

UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA

EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FRENTE AL CONVENIO DE LA HAYA-
VISBY Y LAS REGLAS DE HAMBURGO

Por

ROBERTO DELGADO FERNÁNDEZ

Dirigida por: ISIDRO GALOBART

Proyecto presentado en cumplimiento
de los requisitos para obtener el título de
Master en Derecho y Negocio Marítimo y
Gestión Portuaria (Shipping Business) de la
Fundación Politècnica de Catalunya,
Universitat Politècnica de Catalunya

Barcelona, octubre de 2007

A Conchi, por su infinita paciencia...

ÍNDICE GENERAL

	Página
DEDICATORIA.....	iii
Capítulo	
I. INTRODUCCIÓN.....	1
El Conocimiento de embarque y las particularidades del sector	
Características del Conocimiento de Embarque	
Clases de Conocimientos de Embarque	
Contenido del documento	
Las Cláusulas <i>Clean on Board</i>	
Documentos susceptibles de confusión	
II. DEBERES Y OBLIGACIONES DEL PORTEADOR.....	29
Consideraciones sobre la Convención de la Haya de 1924	
Antecedentes	
Responsabilidad del porteador y causales de exoneración	
Operancia de las causales de exoneración y el régimen de responsabilidad	
III. CONSIDERACIONES SOBRE EL PROTOCOLO MODIFICATIVO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE (REGLAS DE VISBY)...	64
Antecedentes	
Contenido del Protocolo	
IV. CONSIDERACIONES SOBRE LAS REGLAS DE HAMBURGO.....	70
Antecedentes	
La figura del porteador bajo las Reglas de Hamburgo	
La responsabilidad del porteador	
El Conocimiento de Embarque en las Reglas de Hamburgo	
Reclamación y prescripción de acciones	

CONCLUSIONES	85
BIBLIOGRAFÍA.....	88
ANEXOS.....	vi

- Conocimiento de Embarque
- Protocolo de Bruselas de 23 de febrero de 1968
- Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque (Las Reglas de la Haya de 25 de agosto de 1924)
- Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías (Las Reglas de Hamburgo de 1978)
- Convenios sobre Transporte Marítimo

INTRODUCCIÓN

La búsqueda de una homogeneidad en el ámbito comercial ha sido una constante fundamental en escena internacional en tanto nuestras sociedades abordan indefectiblemente el tren de la globalización. Este efecto trae como consecuencia que los actores concurrentes en dicho engranaje mercantil, busquen la manera de tornar más seguras sus operaciones y/o transacciones, en un justo interés que afecta sensiblemente el derecho marítimo en diversos campos, dadas las contradicciones legales propias de cada país o Estado.

El interés por crear una normativa análoga, ha sido quizás, una de las motivaciones cardinales del Comité Marítimo Internacional, considerando que las características intrínsecas del derecho marítimo, bien destacan su uniformidad tanto en el tiempo, como en el espacio, en virtud de la célebre ordenanza Caulvert, dada en Francia durante el siglo XV. Esta afirmación nos remite a una máxima popular del mundo marítimo que señala: *“El peor Código Civil sería aquel que se destinara a todos los pueblos indistintamente y el peor Código Marítimo sería el que se dictara únicamente por el interés especial y la particular influencia de las costumbres de un solo pueblo¹”*.

¹ <http://members.tripod.com.ve/avdmar/ray.htm>

Desde tiempos remotos, hubo una vocación de reglamentar el derecho marítimo, particularmente en lo referente a la construcción de naves, la responsabilidad del transportista y los fletes, teniéndose registros que datan desde el Código de Hammurabí, redactado aproximadamente 2000 años a.C., y no se concreta, o codifica de un modo eficaz, hasta el siglo pasado, en razón del despunte de las máquinas de vapor y la aceleración del negocio de *ultra mar* entre países cada vez más distantes y con ordenamientos jurídicos disímiles, lo que arrojaba como resultado engorrosas situaciones judiciales, fomentando un clima de inseguridad que ralentizaba el desarrollo de la actividad mercantil.

Como acabamos de señalar, es durante el siglo XX se crean los cuerpos normativos internacionales que van a determinar las directrices aplicables con miras a zanjar la problemática existente, sin embargo, todavía hoy día existe una importante inconformidad que pende como espada de Damocles sobre los sujetos ligados al mundo marítimo, pues aunque bien existen Convenios ampliamente aceptados y ratificados por una importante cantidad de países (Convenio Haya-Visby), en contraposición, por razones de inconformidad, y específicamente en el campo de la responsabilidad del transportista, otras naciones han preferido u optado por adherirse a otros Convenios cuyas premisas contemplan puntos de vista diametralmente opuestos (Reglas de Hamburgo).

Actualmente existen cuatro sistemas que van a trazar las pautas, a saber: a) Los Códigos de Comercio derivados de los Códigos Napoleónicos, b) La Convención de Bruselas de 1924, las cuales señalaremos a continuación como las

Reglas de la Haya, mismas que tuvieron su fuente en la *Harter Act* de 1893, dada en los Estados Unidos de América. Esta fue complementada por un protocolo adicional de 1968 denominado como las *Reglas de Visby*. Actualmente este cuerpo completo se le conocen como las *Reglas de la Haya-Visby*, c) posteriormente, y a instancia de las Naciones Unidas, se crea en Alemania un comité de expertos que dan a luz el *Convenio de las Naciones Unidas para la Unificación de Ciertas Reglas en Relación al Conocimiento de Embarque*, al cual se le denomina comúnmente como las *Reglas de Hamburgo*, dadas en esta misma ciudad en el año 1978, y finalmente d) una combinación de ambos convenios ha sido la solución adoptada por algunos países del norte de Europa.

Es un hecho indiscutible que las Reglas de la Haya-Visby es el Convenio que cuenta con el mayor número de países signatarios, lo que quizás le otorga una mayor trascendencia desde un punto de vista doctrinal e inclusive jurisprudencial, sin embargo, es a su vez insoslayable que existe una latente disputa en el orden práctico entre los diversos sectores económicos del mundo marítimo, en virtud de que dichas reglas de manera injusta, favorecen ostensiblemente los intereses de los transportistas, en detrimento de los cargadores (transitarios, importadores y exportadores).

Planteada la problemática subyacente entre dichos Convenios, es el fin de la presente investigación hacer un estudio sobre cómo afecta esto al contrato de transporte marítimo, y específicamente al denominado “Bill of Lading” o contrato

de Conocimiento de Embarque, en tanto medio de prueba fundamental en la materia que nos ocupa.

EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE Y LAS PARTICULARIDADES DEL SECTOR

Antes de abocarnos al fondo de la presente investigación, resulta pertinente clasificar cada uno de los sujetos que intervienen en el tren logístico que caracteriza el transporte de mercancías por mar desde una óptica general², a saber:

- a) Propietario del buque/Shipowner: es quien posee la propiedad del buque.
- b) Armador o naviero/Disponent owner: persona física o jurídica que tiene como actividad comercial la explotación del buque, pudiendo ser o no propietario del mismo. También se le conoce con el nombre de porteador.
- c) Fletador/Charterer: persona que contrata con el naviero la utilización total o parcial del buque para el transporte de sus mercancías en un viaje concreto.
- d) Cargador/Shipper: quien entrega en nombre del fletador (agente de aduana, transitario o estibador) al naviero, o sus representantes, las mercancías objeto del contrato.
- e) Capitán/Master: es el que desempeña la jefatura suprema de la nave con todas las facultades (es dependiente mercantil del naviero, cuya representación legal ostenta) y obligaciones inherentes al cargo. Una de sus

² http://www.usal.es/~dipr/Neg/CV_Internacional.doc.

responsabilidades es extender y hacer entrega de los conocimientos a los cargadores y reclamárselos a los receptores que soliciten la entrega de la mercancía en destino.

- f) Piloto/Mate: asiste al capitán en sus funciones, principalmente en las de control de las mercancías embarcadas, firmando el recibo del piloto, en el que se indica el estado de las mercancías en el momento de embarque. Este documento sirve de base para confeccionar el conocimiento de embarque.
- g) Consignatario de buques/Ship'agent: si mantiene con el naviero una relación de representación estable desarrolla algunas de las funciones adjudicadas al capitán, como la firma y entrega de los conocimientos de embarque en el puerto de carga o la recogida de los mismos previa a la descarga en el de destino. En los demás casos actúa como comisionista, sin estar implicado en los aspectos mercantiles del viaje en cuestión.
- h) Consignatario de la carga, receptor/ Consignee: quien se encarga de recibir las mercancías en destino por cuenta propia o de terceros. Puede coincidir con el fletador y también con la del consignatario, en el supuesto de que naviero y propietario designen la misma persona.
- i) Corredores de buques y/o cargas/Shipbrokers, cargobrokers: actúan como intermediarios en los fletamentos poniendo en contacto a naviero y fletador y concluyendo los contratos de fletamento entre ambos. Los corredores de buques actúan en nombre del naviero y los de carga en nombre del fletador. Es frecuente que ambas funciones sean desempeñadas por un solo corredor.

- j) Transitarios/Forwarders: actúan generalmente en los embarques de mercancías manufacturadas, coordinando las etapas terrestres y marítima de una misma operación multimodal. Se ocupan de gestionar los seguros, documentaciones, despachos de aduanas, etc., por cuenta de los propietarios de las mercancías. Si actúan como intermediarios pasando a sus principales los gastos habidos en forma de suplidos a su factura de servicios, mientras que en otros casos, ofrecen a sus clientes precios cerrados, en cuyo caso se convierten en porteadores ante los propietarios de la mercancía, asumiendo las responsabilidades inherentes al porteador multimodal.

La realidad nos demuestra que tanto la economía como el transporte son materias intrínsecamente ligadas, en vista que los bienes producidos deben ser trasladados, asegurándose de esta manera una distribución de estos confiable y regular, siendo finalmente las leyes de oferta y demanda las encargadas de dictaminar los beneficios o pérdidas que hubieren de reflejarse en los índices económicos. De estas consecuencias se infiere que el transporte en sí mismo valoriza la mercadería, la cual constituye la base fundamental de una economía formal.

El transporte tiene beneficiosas repercusiones de carácter social y político, al facilitar la aplicación y el control de las medidas de carácter administrativas, creando puestos de trabajo en tanto el desarrollo de las zonas o polos productivos circundantes al puerto, estaciones o terminales, y demás servicios conexos, de igual forma, representa un nexo vital de información y suministro de bienes y servicios entre los lugares más remotos con los efervescentes centros urbanos. De un modo

general y concreto, se puede asegurar que el transporte permite un intercambio general de toda índole (artístico, económico, cultural, etc.) entre los pueblos.

Cuando hablamos de transporte marítimo, a pesar de la numerosa variedad de contratos propios de la materia, el inconsciente colectivo nos lleva a identificar al fletamento como el “contrato de transporte” por antonomasia. Cuando hablamos de fletamento, entendemos comúnmente como al arrendamiento de la totalidad de la nave en las diversas formas comunes (por tiempo o viaje), en contraste, cuando hablamos del transporte de una “*multiplicidad de cargamentos parciales en un solo viaje*”³ nos encontramos frente a un típico contrato bajo Conocimiento de Embarque.

Por las características inherentes al Conocimiento de Embarque, es frecuente encontrarnos ante la situación posición dominante del porteador de la carga, en detrimento del cargador, mediante la inserción de cláusulas arbitrarias⁴ en los contratos tipos, que dejan un fértil campo al estudio de esta situación, encontrándonos ante una verdadera situación de irresponsabilidad, contraria muchas veces al orden lógico y justo secularmente aceptado entre las partes contratantes.

No obstante los aspectos señalados anteriormente, el Conocimiento de Embarque compone una garantía a la cual no puede renunciar el cargador, ya que constituye su medio de prueba natural. Tanto el desconocimiento del itinerario del la travesía marítima por parte del cargador, la situación de predominancia contractual, así como la dificultosa redacción de un extenso contrato particular para cada tipo de

3 José Luís Gabaldón García, José María Ruiz Soroa, Manual de derecho de la navegación marítima. Madrid, Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, 2002. pág. 488.

4 Estas son comúnmente conocidas como “cláusulas principales, o paramount”.

carga que se vaya a transportar, arroja una incomodidad práctica que muchas veces redundará en pérdidas económicas en detrimento del cargador, y éste se ve forzado a aceptar las condiciones impuestas en “letra chica” por el porteador, avivando un juego de intereses entre ambos actores, que a la luz de nuestros ordenamientos actuales, han producido sendos Convenios internacionales con aspectos relativos al ámbito de la responsabilidad equidistantes.

A pesar de que en la práctica mercantil existe una clara diferencia en lo referente al contrato de fletamento y al régimen de Conocimiento de Embarque, la realidad jurídica no delimita una frontera aclaratoria entre ambas figuras jurídicas, sino que los engloba dentro del mismo conjunto ambas figuras sin distinción aparente. A saber, de cara al Convenio de la Haya-Visby, como a la Ley de Transporte Marítimo, en sus artículos 1.b y 2 queda establecido que: “(...) *por contrato de transporte ha de entenderse únicamente al contrato de porte formalizado en un Conocimiento de Embarque o en cualquier documento similar que sirva como título para el transporte de mercancías por mar, aplicándose igualmente al conocimiento o documento similar emitido en virtud de una póliza de fletamento, a contar desde el momento en que este documento regula las relaciones del porteador y del tenedor del Conocimiento de Embarque*⁵”.

5 José Luís Gabaldón García, José María Ruiz Soroa, Ob.cit., pág.489.

CARACTERÍSTICAS DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

El Conocimiento de Embarque, o el “Bill of lading” (B/L) como comúnmente se le conoce en inglés, es *“el documento que el transportador marítimo expide como certificación de que ha tomado a su cargo la mercancía para entregarla, contra la presentación del mismo en el punto de destino, a quien figure como consignatario de ésta o a quien la haya adquirido por endoso total o parcial, como constancia del flete convenido y como representativo del contrato de fletamento en ciertos casos. Los conocimientos de embarque de la carga consolidada los expide el agente de carga internacional ó (NVOCC por sus iniciales en inglés: Non-Vessel Operating Common Carrier)⁶”*.

También se puede definir como:

El documento expedido por el capitán (armador o agente marítimo) que acredita la recepción a bordo de las mercancías especificadas en el mismo para ser transportadas al puerto de destino, conforme a las condiciones estipuladas y entregadas al titular de dicho documento⁷. En el mismo tenor, podríamos definir al Conocimiento de Embarque como el *“(...) documento expedido por el porteador, su representante o el capitán de un buque mercante, por el cual reconoce haber*

6 www.wikipedia.com

7 Agustín Vigier de Torres, *Derecho Marítimo*, 3ª. Ed., Madrid, 1958. pág.583

recibido determinadas mercancías para su transporte por mar, comprometiéndose a restituirlas a su legítimo tenedor después de haberlo efectuado⁸”.

Podemos asegurar que el Conocimiento de Embarque funge como un recibo de una o varias mercancías, ya sea a bordo del barco, o bajo la custodia del armador o su agente marítimo. Es un contrato por el cual una parte, el transportador, se obliga frente a la otra, el cargador, mediante el pago de un precio llamado flete, a entregar en destino una mercadería, todo en el mismo estado en que la recibió⁹.

El Conocimiento de Embarque, por su contenido intrínseco, constituye un verdadero título de crédito, al contener todas y cada una de las singularidades propias de estos documentos. A saber: a) *incorporación*: esto se contempla puesto que el documento o título, lleva un derecho incorporado, el cual se condiciona a la posesión, exhibición y entrega del documento, b) *legitimación*: el documento presenta dos tipos de legitimaciones, tanto activas como pasivas: en el primer caso, se concreta cuando el titular del Conocimiento de Embarque demanda o exige al obligado el pago o el cumplimiento de una prestación previamente consignada en el título, y el segundo caso se verifica cuando el deudor se libera de su obligación cumpliendo con la obligación estipulada, ya sea mediante el pago o la entrega de la cosa al tenedor del título, c) *literalidad*: esta condición destaca que sólo podrá ser exigido lo estipulado en el contenido del documento, o sea, en la letra escrita, d) *autonomía*: esta característica señala que cada adquirente posterior o sucesivo, tiene

8 José Eusebio Salgado y Salgado, *El arbitraje y el conocimiento de embarque marítimo*, memoria del IV s Simposio de Arbitraje Mercantil Internacional, México, Cámara Nacional de Comercio de la Ciudad de México, 1977. pág.121.

9 Rodolfo González Lebrero, *Manual de derecho de la navegación*, Buenos Aires, Ediciones Depalma, 3ª. ed., 1979, pág.269.

uno del otro sobre el título mismo, e) *representatividad*: el documento representa en sí mismo un derecho real sobre la cosa transportada que representa el título (derecho de garantía, propiedad, etc.)¹⁰.

En Definitiva, el Conocimiento de Embarque es uno de los documentos más importantes dentro del ámbito del transporte marítimo, El Bill of Lading o Conocimiento de Embarque, es el principal documento de transporte empleado en este sector.

Este es un documento singular por su triple función, en la medida que lo empleamos tanto como: a) recibo de las mercancías embarcadas, b) prueba del contrato de transporte, cuyas condiciones suelen figurar al dorso, y c) como el documento acreditativo de la propiedad de la mercancía transportada, permitiéndonos la venta de la mercancía durante el tiempo que esta se encuentra en la travesía marítima.

En materia de exportación, el Conocimiento de Embarque se consolida como la prueba ante los clientes de que el cargador ha embarcado las mercancías solicitadas, además de que los bancos lo exigen para el cobro de los créditos documentarios.

Como norma general el transportista sólo entregará la mercancía al importador contra presentación del Conocimiento de Embarque original, aunque

10 José Eusebio Salgado y Salgado, *El conocimiento de embarque y su régimen internacional*, México D.F., Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, 1994. pág.23.

existen variantes de este documento que permiten la entrega automática sin originales siempre y cuando sea autorizado por el exportador¹¹.

En otro tenor, huelga destacar que en contraposición al Convenio de la Haya-Visby (cuyo ámbito de aplicación sólo afectan al conocimiento de embarque, y cuando éste ha sido emitido por el porteador) las Reglas de Hamburgo vinculan los derechos y obligaciones de todas las partes que intervienen en el contrato de transporte, independientemente de que se haya o no emitido un Conocimiento de Embarque. Esta medida adquiere día a día más importancia, en vista de la proliferación de mercancías transportadas bajo documentos de transporte no negociables con preferencia a los Conocimientos de Embarque.

CLASES DE CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE

- a) Bill of Lading Recibido para Embarque: Este tipo de documento, demuestra que la mercancía ha sido recibida por el transportista en la fecha indicada en el documento, pero no que haya sido embarcada. Está especialmente indicado para el transporte de contenedores o multimodal, ya que, se emite en el momento en que la mercancía ha sido entregada al primer transportista o a la Terminal de contenedores.
- b) Bill of Lading a bordo: Es el documento que demuestra la recepción de la mercancía a bordo del buque. Es decir que la mercancía está lista para ser

¹¹ <http://www.bygalicia.es>

enviada. La prueba de que se ha recibido a bordo puede adoptar las siguientes formas:

- i. En el texto del BL se incorpora la frase: "Shipped either on board as above local vessel...". La firma y fecha del BL se entienden como la del "on board". Esta forma es la más usual.
 - ii. Si en el BL aparece "Received in apparent good order and condition (...) for transportation / shipment ...", en lugar del texto del apartado a), entonces la mención "on board" debe aparecer sobreimpresa, fechada y firmada de tal forma que la fecha de embarque será la del "on board" en lugar de la del BL.
- c) Bill of Lading a la orden (to the order): Cuando un BL es a la orden, el propietario de la mercancía, es decir, el poseedor del BL, puede convertirlo: mediante endoso, en nominativo. ponerlo a la orden de otra firma dejarlo con el endoso firmado en blanco (para que prácticamente sean al portador).
- d) Bill of Lading al portador (BL to the bearer): Cuando un BL es al portador (es decir en el documento no se indica el destinatario), al poseedor del BL se le considera, a todos los efectos legales, como el propietario de la mercancía.
- e) Bill of Lading House: El BL House (BL emitido por el transitario) y el Non-negotiable Sea Way Bill (SWB) son documentos no negociables, que no dan derechos sobre la mercancía.

- f) Bill of Lading nominativo: Los BL nominativos son extendidos a nombre de una persona determinada, que podrá hacerse cargo de la mercancía previa identificación y presentación de uno de los BL originales. Estos documentos no admiten endoso (cesión), sino simplemente cesión de derechos. Por ello es una forma poco usada, ya que no es negociable.
- g) Bill of Lading sin transbordo (BL Without Transshipment): Cuando se contemplan transbordos. A su vez, en este caso se distinguen dos modalidades:
- i. Transshipment Bills: Si todo el recorrido se realiza por mar.
 - ii. Through Bills: Cuando el transporte por mar sólo es una parte del recorrido (la otra puede ser vía fluvial). Estos BL son usados como una alternativa a los BL Combinados.
- h) Short Form Bill Of Lading o Blank Back: Se trata de un documento que no incluye todas las condiciones del contrato de transporte en el reverso del documento. Su nombre completo es "Common Short Form Bill of Lading" y se denomina así porque no está emitido en el formato habitual de los documentos de las compañías navieras, con el anagrama y el nombre en el ángulo superior derecho, sino que el nombre del transportista debe aparecer escrito a máquina en su lugar.
- i) SWB: El poseedor del Bill of Lading puede negociar la venta de la mercancía durante el trayecto, especialmente si este es largo, lo cual le interesará debido a que durante el trayecto tiene inmovilizado un capital. Si se prevé que no se va a vender la mercancía durante el trayecto, no se necesitará un documento que constituya título-valor de la mercancía.

En estos casos se utiliza el SWB (Documento de Embarque Marítimo No Negociable - Sea Waybill). Permite a la parte consignada un acceso a la mercancía en destino, en aquellos casos en que todavía no han llegado los documentos. El SWB es un documento de "Recibido para embarque" y no de un documento "A Bordo".

- j) Through Bill Of Lading: Un through bill of lading se usa cuando el transporte marítimo lo efectúa más de un transportista. Entonces uno de los documentos que puede cubrir la totalidad de la expedición es el Through Bill of Lading¹².
- k) Conocimientos limpios y sucios: Son conocimientos sucios los que no cuentan que con ninguna anotación del oficial encargado de la carga, quien generalmente es el primer oficial. Estos traen consigo las anotaciones hechas por el Primer Oficial. Estas son de carácter extraordinario y contienen las faltantes, sobrantes, derrames, roturas, embalajes deficientes, falta de marcaje o señalamiento, entre otras observaciones. Huelga señalar que estas últimas son ajenas al contenido propio del Conocimiento de Embarque.¹³

CONTENIDO DEL DOCUMENTO

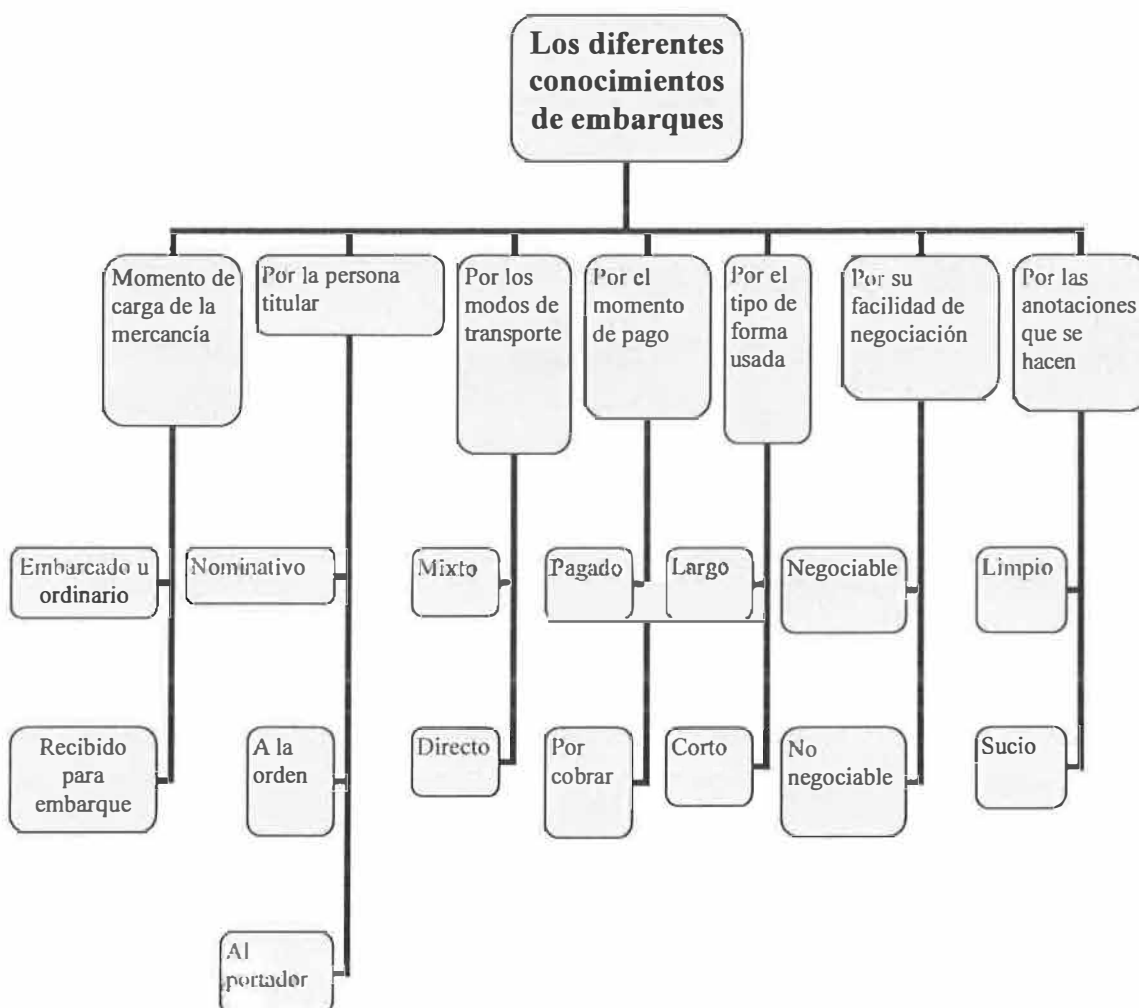
El Conocimiento de Embarque deberá contener en su contenido las siguientes especificaciones: a) nombre del barco y del capitán, b) puerto de matrícula y tonelaje registrado, c) nombre de la empresa de transporte y/o embarcador, d) nombre del destinatario, e) cantidad de paquetes con la descripción específica de los contenidos:

¹² Mariasela Viladegut, *El conocimiento de embarque*. www.monografias.com

¹³ José Eusebio Salgado y Salgado, Ob.cit., pág. 31-32.

cantidad, calidad y marcaje de los productos, f) puerto de carga y descarga con una declaración del puerto de escala, en caso de que exista, g) cantidad de carga, h) lugar, forma y fecha de pago, i) fecha de la preparación del documento y firma original, manuscrita, del capitán y del embarcador, j) número y sello, k) la firma del transportista para envíos con letras de cambio o cartas de crédito, el Conocimiento de Embarque debe tener la aclaración 'sin restricciones' (Clean on Board), para aclarar que el transportista no ha hecho ninguna objeción con respecto a la condición de la carga o del embalaje y que la mercancía se colocó a bordo del buque.

CUADRO SINÓPTICO



LAS CLÁUSULAS CLEAN ON BOARD

Es una práctica frecuente en el aspecto práctico del comercio marítimo, exigir a las compañías navieras el señalamiento de la cláusula *Clean on Board* en el cuerpo del Conocimiento de Embarque, en virtud de que, como señaláremos anteriormente, este posee características propias de un título valor en sí mismo, lo que faculta no sólo su transmisión a terceros, sino que, cualquiera persona que lo posea de modo legítimo, esta facultada para disponer de modo efectivo de la mercancía arribada al puerto de destino; y es por estas razones y a modo de facilitar cualquier deseo de negociación o transmisión de la carga, el cargador está en su justo derecho de exigir la inserción de dicha cláusula en el conocimiento.

Pero de modo concreto, las cláusulas *Clean on Board* consisten sin mas vueltas de hoja en una certificación expresa por parte del transportista de la que carga ha sido depositada “limpia a bordo”, sin ningún daño aparente, reforzando aún más lo expresado en el Conocimiento de Embarque en tanto los aspectos de cuidado, condiciones y preservación de la mercancía transportada.

Conforme jurisprudencia del Tribunal Supremo “la cláusula limpio a bordo estampada en los conocimientos de embarque, significa que la mercancía se cargó en condiciones en el buque porteador, y que le corresponde al naviero acreditar que ello no fue así, que no se dañó la mercancía mientras estaba en su poder”. En tal virtud,

en caso de que la carga llegue en estado de parcial o total deterioro al puerto de destino, y en el Conocimiento de Embarque consta la cláusula de marras, corresponde a la figura del naviero o transportista demostrar que el daño que presenta la mercancía fue el producto de vicios ocultos de los cuales no pudo haberse percatado, y por ende, al no haber ninguna inobservancia o negligencia demostrable, quizá de esta manera pueda liberarse de la responsabilidad. Sin embargo, la práctica ha demostrado que demostrar estos supuestos, resulta una tarea muy difícil, por la dificultad de establecer los medios de prueba.

A pesar de la gran utilidad que supone para el cargador la certificación de la cláusula *Clean on Board*, no menos cierto es que en la actualidad, fruto del uso de contenedores para el transporte de mercancías, y propiamente, la dificultad de comprobar por parte del transportista el estado en que se encuentra la carga (ya que recibe el contenedor cerrado y sellado, entregándolo posteriormente al receptor en el puerto de destino) se ha desvirtuado de modo sustancial el uso de dichas cláusulas.

Es bien sabido que, conforme un razonamiento lógico, garantizar el buen estado de la mercancía de la cual no se tiene constancia, constituye una maniobra temeraria de cara los derechos del transportista, de modo que este último no ha recibido mas que el contenedor sellado, sin embargo, la jurisprudencia ha sido draconiana en muchas de los casos que al respecto se le ha planteado, dictaminando generalmente a favor del cargador en los casos en que existiere una cláusula *Clean on Board*, a pesar del transporte de la mercancía en contenedor, y sin tener el transportista ninguna posibilidad material de constatar el estado de la carga.

Una solución recurrida por los transportistas para evitar este tipo de situaciones, y como sólo pueden constatar de que el contenedor está aparentemente en buenas condiciones físicas externas, y al no poder percatarse de las condiciones de la carga que lleva en su interior, en la inserción en el Conocimiento de Embarque de la cláusula “*Said to contain*”, es decir, que “*ignoro peso y contenido*”, u otra cláusula similar en la cual manifieste este tipo de situación, en donde al menos da fe de que no ha podido incautarse de la condición de las mercancías destinadas a realizar la travesía en la mar.

Huelga señalar que mediante el uso de la cláusula *Said to contain*, o *s.t.c.*, como suele señalárselas en la práctica, el naviero no se exime de su responsabilidad, y así obstaculizar cualquier reclamación que eventualmente pudiere presentársele, sino que de este modo se rompe el vínculo de presunción establecido en la Ley de Transporte Marítimo y por la cláusula *Clean on Board*, en consecuencia, ya no es al naviero sino al cargador a quien corresponde probar el buen estado de la mercancía fletada al momento de la carga.

El requisito fundamental para que la cláusula *s.t.c.* pueda ser oponible al cargador, es que haya sido debidamente insertada en el Conocimiento de Embarque y rubricada por el Capitán del buque que transporta la mercancía.

En conclusión, la cláusula de *Clean on Board* tiene como función característica fundamental dentro del marco jurídica, la inversión del fardo de la

prueba en contra del cargador, obligándole en consecuencia probar por todos los medios que tenga a su alcance que cualquier daño verificado en la carga no le es imputable. Por esta razón, los navieros a los cuales se les exige el uso de este tipo de garantías mercantiles, por lo general tratan de cubrirse las espaldas, utilizando (si las circunstancias de la carga son las propias) las ya referidas cláusulas de *s.t.c.*¹⁴

¹⁴ Jorge Selma García-Faria. Cláusulas de los Conocimientos de Embarques. La cláusula Clean on Board. Documento publicado por la Asociación Naviera Valenciana. 2000.

SIGLAS Y TÉRMINOS DE MAYOR UTILIZACIÓN

A.F.	Advanced Freight	Flete adelantado
Ad. Val.	Ad Valorem	Según Valor
BAF	Bunker Adjustment	Factor Ajuste Combustible
B/L	Bill of Lading	Conocimiento de Embarque
B.S.	Bunker Surcharge	Sobrecarga por Combustible
b.t.	Berth Terms	Términos de Línea Regular
C.A.D.	Cash Against Documents	Documentos al Contado contra documentos
C.A.F.	Currency Adjustment Factor	Factor Ajustable por Divisa
CBF	Cubic Feet	Pies Cúbicos
CBM	Cubics Meters	Metros Cúbicos
CLd	Cleared	Despacho de Aduana
CI	Consular Invoice	Factura Consular
CO	Certificat of Origin	Certificado de Origen
C.O.B.	Cargo on Board	Mercancía a Bordo
C.O.D.	Cash on Delivery	Entrega contra reembolso
C.O.S.	Cash on Shipment	Pago Contado al Embarque
C.S.	Congestion Surcharge	Recargo Congestión Puerto
CS	Collection Surcharge	Recargo Cobro Flete Destino
C.T.	Combined Transport	Transporte Combinado
CWE	Cleared Whitout Examination	Despacho sin Inspección
Dd	Delivered	Entregado
d.f.	Dead Freight	Falso Flete
Dis.	Discount	Descuento
D.O.	Delivered order	Nota de Entrega

D/P	Documnets against payment	Entrega de Documentos contra pago
Dy.	Delivered	Entregado
E.L.S.	Extra Lenght Surcharge	Recargo de Bultos Extra-largos
E.W.S.	Extra Weight Surcharge	Recargo por Bultos Pesados
FBL	FIATA Combined Transport Bill of Loading	Conocimiento de Embarque Combinado FIATA
FCL	Full Container Load	Contenedor Completo
FILO	Free In Liner Out Flete	[no gastos carga, sí descarga]
Fr.t.	Freight	Flete
L/C	Letter of Credit	Carta de Crédito
LCL	Less than Container Load	Menos de Contenedor Completo
LIFO	Liner In Free Out Flete	[sí gastos carga, no descarga]
LT	Liner Terms	Condiciones de Línea [Flete si carga/descarga]
LT	Long Ton	Tonelada Larga [1.016 Kg]
M.R.	Mates Receipt	Recibo de Piloto
m/s	Motor Ship	Moto-nave
m/v	Motor Vessel	Moto-nave
MT	Metric Ton	Tonelada Métrica
O/D	Over Deck	Sobre Cubierta
o/o	Order Of	A la Orden de
o/a	Overall	Medidas Máximas Extremas
Ppd	Prepaid	Prepago
r.o.b.	Remaining on Board	Que quedan a bordo
SB	Short Bill of Lading	Conocimiento Abreviado
STC	Said to Contain	Que se dice contiene ¹⁵

¹⁵ <http://www.bygalicia.es>

DOCUMENTOS SUSCEPTIBLES DE CONFUSIÓN

Dentro del mundo del transporte marítimo es frecuente encontrarse ante documentos que tienden a ser confundidos como Conocimientos de Embarque, generalmente por causas de desconocimiento de las partes vinculadas al transporte de mercancías por mar, y al estar estos ligados al conocimiento *per se*. En esta situación encontramos el “*delivery order*”¹⁶, la *boleto de embarque*, el *recibo provisional*, o el “*mate’s receipt*” y la *carta de garantía*. En consecuencia describiremos cada una de estos:

a) Las órdenes de entrega o “*delivery order*” se utilizan con el fin de transferir o constituir una garantía sobre una fracción o parte de la mercancía embarcada debidamente registrada bajo el amparo de un Conocimiento de Embarque, “(...) *ya que este documento es un título de crédito indivisible y por lo tanto no susceptible de ser fraccionado*”¹⁷. Huelga destacar que este tipo de documento no constituye un Conocimiento de Embarque de ninguna forma, máxime que no está contemplado como tal en ninguna legislación ni doctrina consultada a los fines de la presente investigación.

¹⁶ En castellano se denominan “órdenes de entrega”, sin embargo en la práctica, esta palabra se utiliza más frecuentemente en inglés, dado que este tipo de documento nace en los puertos británicos.

¹⁷ José Eusebio Salgado y Salgado, Ob.cit., pág. 33.

Una definición más quirúrgica a propósito de las *órdenes de entrega* las señala como: “(...) *documento mediante el cual (...) el tenedor (...) del conocimiento (de embarque) fracciona las mercancías para su venta, o bien para constituir una garantía con parte de ellas durante el transporte (marítimo) (...) informando de ella al capitán del buque*¹⁸”. Se deberá entender como *órdenes de entregas propias*, cuando haya sido debidamente notificadas al capitán del buque, e *impropias* cuando no hayan cumplido con esta formalidad.

Existen tres tipos de *órdenes de entrega* según su naturaleza, aunque esta clasificación no es restrictiva, ya que pueden variar según la naturaleza de cada embarque o puerto, a saber, las más relevantes son:

- i. Las que son expedidas por el vendedor, cargador de los bienes transportados. Estas tienen la particularidad de que no poseen contrafirma, quedando en consecuencia a manos del vendedor o su agente en el puerto donde hacia donde vaya destinada las mercancías. Cuando el embarque consta con estas características queda susceptiblemente desprotegido el tenedor de la orden de cualquier error u operaciones fraudulentas en las que pudiese incurrir el vendedor. Si se registrara cualquiera de las situaciones antedichas, el transportista sólo responderá hasta límite contenido en el Conocimiento de Embarque.¹⁹
- ii. Las que son expedidas o reconocidas por el porteador.
- iii. Las que son emitidas por un tercero, quien ha fungido previamente como consignatario de un Conocimiento de Embarque. En la mayoría de los casos

¹⁸ Ibid., pág. 34.

¹⁹ Loc.cit.

son los bancos comerciales quienes realizan este tipo de operaciones a los fines de proteger los intereses, tanto de los compradores o de los vendedores en los casos en que actúe su mandante.

b) Otro documento controvertido en la práctica y, como señalaremos anteriormente, sujeto a ciertas confusiones, es la *boleto de embarque*, la cual es dirigida al Capitán del buque por el armador, o el agente marítimo. En dicho documento, el cargador se incauta de la carga previamente declarada en el Conocimiento de Embarque, y así se individualiza esta conforme su volumen, naturaleza, carga, peso, calidad, cantidad, marcas, etc.

c) El *recibo provisional* o el “*mate’s receipt*” consiste en un documento “*expedido por el oficial de la carga, al recibo de esta a bordo, de carácter temporal, que puede ser cambiado por el Conocimiento de Embarque²⁰*”, que al igual que la *boleto de embarque*, no estará sujeto a negociación, y debe ser dentro de un plazo de 24 horas canjeado por el Conocimiento de Embarque.

d) La *carta de garantía* consiste en un documento expedido por el cargador, aceptando la responsabilidad de resarcir al destinatario de cualquier cantidad que el armador transportista deba pagar al incurrirse en daños o pérdidas en la carga transportada, y cuya situación se no se haya estipulado en el Conocimiento de Embarque, con el fin de que esta prosiga limpia, o sea, sin anotaciones o reservas.

Este tipo de documento presenta en la práctica contradictorios puntos de vista, ya que mientras que tanto la jurisprudencia norteamericana y británica

²⁰ Alan E. Branch, Dictionary of shipping international trade terms and abbreviations, Londres, Whyterby and Co., Ltd., 1976. pág., 71.

consideran un fraude la emisión de esta “garantía”, la doctrina entiende, por contraposición, que a la larga se evitan serios daños a terceros, ya que su aceptación y entrega ampara de manera justa cualquier vulneración de derecho en contra de ellos²¹.

Para entender mejor esta problemática, si nos encontramos ante el caso de que un Capitán, por desconocer la naturaleza de la mercancía a transportar, negligencia, abuso, intransigencia, o por temor a su armador, no otorgue una garantía sobre la carga, por contraposición, es también injustificable que el transportista, por situaciones ajenas a su culpabilidad, y habiendo cumplido estrictamente todas las disposiciones de cuidado y garantías de la carga, deba pagar por un asunto del cual no es responsable, como por ejemplo el robo de la carga íntegramente o en parte en el puerto de destino.

La Ley de Navegación Argentina en su artículo 300, resuelve la controversia y plantea que: “Son válidas las cartas de garantías entre transportador y cargador, y no pueden ser opuestas al consignatario ni a terceros. Son nulas las cartas de garantía que se emitan para perjudicar los derechos de un tercero, o que contengan estipulaciones prohibidas por la ley²².”

Dentro de los diferentes actores que intervienen en la perfección del contrato de transporte marítimo, y como acabamos de destacar, es propio hacer un estudio en torno a la figura del porteador, al ser la única de las personas jurídicas que presenta ciertos aspectos conflictivos en el ámbito jurídico, tanto a la luz del Convenio de la

²¹ Agustín Vigier de Torres, *Derecho Marítimo*, Madrid, 3ra. Edición, 1979. pág., 583.

²² Ley de Navegación y Legislación concordante, Buenos Aires, La Ley, 1978.

Haya-Visby, y las Leyes de Hamburgo (situación que no afecta considerablemente a otras figuras personales, como el cargador destinatario del transporte, o el destinatario receptor de la carga²³) a quien dedicaremos el próximo capítulo de la presente investigación.

²³ José Luís Gabaldón García, José María Ruiz Soroa, Ob.cit., pág.500.

DEBERES Y OBLIGACIONES DEL PORTEADOR O TRANSPORTISTA

El porteador o transportista, es un elemento de suma importancia a propósito del transporte de mercancías, y conforme la materia que nos ocupa, a saber, el envío por mar de las mercancías, al representar personalmente la figura obligada, según el contrato, a transportar las mercancías, a custodiarlas y en conclusión, entregarlas en el puerto de destino al cargador o consignatario de la misma. De acuerdo al Convenio de Bruselas de 1924 o Reglas de la Haya, el porteador *“comprende al propietario del buque o el fletador en un contrato de transporte con un cargador”²⁴*.

A la luz del convenio de marras, existen dos supuestos para delimitar el alcance de dicha figura, a saber: a) cuando los transportes de mercancías por mar son efectuados por buques explotados comercialmente por el propietario en el tráfico de cargas general, emitiendo él mismo sus propios conocimientos de embarque, y b) cuando el transporte de mercancías por mar se efectúa en buques que anteriormente hayan sido fletados, en cuyo caso, y conforme un orden secuencial lógico, es el fletador el responsable de emitir los conocimientos de embarque.

De acuerdo a las Reglas de Hamburgo, las que sí delimitan ambas figuras de modo efectivo, por "porteador" se entiende toda persona que por sí o por medio de

²⁴ Artículo primero. Convenio de la Haya-Visby.

otra que actúe en su nombre, ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador. Por "porteador efectivo" se entiende toda persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de las mercancías, o de una parte del transporte, así como cualquier otra persona a quien se ha encomendado esa ejecución.

Por "cargador" se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador, o toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta entrega efectivamente las mercancías al porteador en relación con el contrato de transporte marítimo. Por "consignatario" se entiende la persona autorizada para recibir las mercancías²⁵.

Las obligaciones principales de los transportistas pueden resumirse de la siguiente manera, a saber, a) el deber de hacer el buque navegable, asimismo, b) tripular de modo prudente, equipar y proveer el buque con todos los medios adecuados para la travesía, c) acondicionar todos los compartimientos del buque (cámaras frigoríficas, bodegas, etc.) conforme todas las reglas de seguridad requeridas para la recepción, transporte y conservación de las mercancías. Además, sujeto a las provisiones del artículo cuarto, los transportistas están obligados a manipular el cargamento con cuidado y a extender Conocimientos de Embarque con todas las especificaciones citadas anteriormente²⁶.

²⁵ Página web oficial de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI).

²⁶ Ver Contenido del Conocimiento de Embarque, pág., 12.

La problemática que gira en torno la figura del porteador surge en razón de las circunstancias de que el transporte marítimo sea “(...) *asumida directamente por el naviero de un buque determinado, que contrata con los cargadores y emite sus propios conocimientos de embarque, o bien puede ser concertado con los respectivos cargadores por el fletador del buque, sea por tiempo, o por viaje, quien aprovechando que tiene a su total disposición la capacidad de la carga de la nave, puede contratar con los cargadores los transportes de mercancías determinadas y parciales, asumiendo ante ellos la condición de porteador*²⁷”.

La confusión estriba sobre la base de que en la práctica mercantil, a veces resulta extremadamente complejo identificar la figura del porteador ante una situación de arrendamientos sucesivos o múltiples contratos de explotación sobre un buque determinado. Dicha situación puede referirse a dos circunstancias específicas, a saber: “(...) *el de la definición conceptual de la figura del porteador (identidad) y el de su identificación con una determinada persona en los casos de contratos superpuestos*²⁸”.

Como señala el párrafo anterior, y según conciertan las leyes internacionales al tenor, no es más que la situación contractual de la obligación que inviste al sujeto bajo el manto de la figura del porteador, en cuyo caso, podrá asumir dicho papel tanto el armador como el fletador posterior sin que el cuerpo normativo internacional diverja al respecto.

²⁷ José Luís Gabaldón García, José María Ruiz Soroa, Ob.cit., pág.500.

²⁸ Loc.cit.

La controversia no surge en el supuesto que el naviero asuma el transporte de las mercancías directamente con los cargadores, y emita consecuentemente sus propios Conocimientos de Embarque, sino cuando el buque transportador se encuentre fletado, y no se identifique de modo claro quién es la persona que está prestando el servicio de porte de la mercancía frente a los cargadores en el Conocimiento de Embarque, a saber:

- a) Los casos en que los Conocimientos de Embarque emitidos “bajo póliza de fletamento”, o “por el fletador”. En esta parte, se expresa de modo manifiesto en el encabezamiento del propio Conocimiento el nombre y los datos relevantes de la persona que directamente lo emite.
- b) Los casos en que no se precise el nombre comercial del fletador en el encabezamiento del Conocimiento de Embarque. Ante esta situación, la manera más prudente de lograr identificar al fletador consiste en acudir directamente la parte final del documento, donde se encuentra la firma del titular de la obligación de porte de la carga.

En la práctica, cuando se verifica el último caso expuesto, a saber, el de los llamados “conocimientos mudos”, se detecta una “(...) *rica variedad de fórmulas*. Aparecen, en efecto, títulos firmados por el Capitán (sin más caracterización), o por el Capitán “como agente de los fletadores”, o por un agente o consignatario del buque “como agente”, o “como agente de los fletadores”, o “por el Capitán”. A su

vez, en ocasiones firman los conocimientos los propios fletadores “por el Capitán²⁹”.

A la luz de simple entendedor, toda la barahúnda de modelos y métodos *supra* indicados resulta no sólo confusa, mas deberían entrañar un intrincado ordenamiento jurídico a los fines de identificar cada supuesto, no obstante, y para identificar la figura del porteador, simplemente debemos remitirnos a la firma del Capitán del buque, ya que este último está subordinado y actúa a las órdenes del naviero, comprometiendo por orden de consecuencia su responsabilidad ante los cargadores, independientemente del régimen de arrendamiento al que haya sido sometido el buque.

Prosiguiendo el mismo orden de razonamiento, sólo se verá el naviero exento de responsabilidad en tanto figura de porteador, cuando el Conocimiento de Embarque haya sido rubricado por una persona “(...) ajena al Capitán (por los fletadores o por sus agentes), o cualificando su firma con una referencia expresa a que la estampa en representación de persona diversa del naviero (“el Capitán en representación de los fletadores)³⁰”.

A resumidas cuentas, aún cuando no se pueda comprobar por medios precisos cual es la figura del porteador, el cuerpo jurídico supranacional ha sostenido la certeza y publicidad derivada de la condición de naviero del buque porteador, como la solución a las cuestiones de hecho resultantes de la confusión u ocultamiento en el Conocimiento de embarque de su nombre comercial.

²⁹ Ibid., pág., 501-502.

³⁰ Loc.cit.

En el mismo aspecto, las reglas de Hamburgo han sido más precisas al delimitar las figuras del “porteador efectivo” y el “porteador contractual” (en contraposición al Convenio de la Haya-Visby, donde no se hace mención de estas figuras), distinción que si bien aclara las diferentes coyunturas que pueden presentarse en el ámbito de la figura del porteador, en términos prácticos no es muy significativa, puesto que a ambos se le atribuye una responsabilidad solidaria en cuanto al cumplimiento efectivo del contrato de transporte pactado con el cargador, quedando de este modo cubierta cualquier situación de inseguridad o vulnerabilidad jurídica a la que pueda quedar expuesto este último.

Otros métodos de remarcable trascendencia como procedimiento para identificar la identidad del porteador en la práctica, es el uso de la cláusula denominada “*identity of carrier*” o “*demise clause*”, la cual indica que la responsabilidad del pago de los daños y perjuicios correrá a expensas del naviero del buque, pero aquél en cuyo nombre se explota el buque, independientemente de quién haya asumido el contrato de transporte.

Mediante esta fórmula, el naviero puede ver librada su responsabilidad frente al cargador, sin embargo, sería nula ante el supuesto que el porteador efectivo quisiera hacerse pasar como un simple agente o representante del naviero a modo de artilugio, para verse exento del pago. Ante este supuesto, la cláusula es nula de pleno derecho al quedar afectada de una mala fe manifiesta.

CONSIDERACIONES SOBRE LA CONVENCIÓN DE LA HAYA DE 1924

ANTECEDENTES

Como destacamos en la introducción del presente estudio, a principios de siglo pasado, en el año 1912 para ser más preciso, y como una medida definitiva ante la falta de uniformidad imperante en la legislación marítima de la época, misma que limitaba de modo abusivo la responsabilidad de los portadores, así como la discordancia en lo relativo a la interpretación de las diferentes legislaciones, la Asociación de Derecho Marítimo de los Estados Unidos, recomendó que el Consejo Marítimo Internacional impulsara la creación y posterior promulgación de un convenio supranacional con el fin de apaliar la incoherencia jurídica reinante, así como subsanar cada uno de los aspectos *supra* indicados, principalmente, la uniformidad de las respectivas responsabilidades y privilegios bajo el régimen del Conocimiento de Embarque internacional.

Aunque la correlación de fuerzas, tanto entre portadores, cargadores, países armadores, embarcadores y demás interesados, sirvió para empantanar durante un cierto tiempo la materialización de ese necesario proyecto, el cual de modo indefectible contribuiría con la agilización y la eficacia del transporte de mercancías por mar, no fue hasta el año 1921 cuando la Asociación Internacional de Derecho celebra en la ciudad holandesa de la Haya, una serie de medidas propuestas por el

Comité Marítimo Internacional, las cuales hoy día conocemos como el Convenio de la Haya.

Las reglas de la Haya nacen con el fin de asentar en la comunidad internacional las pautas relativas exclusivamente a la materia del Conocimiento de Embarque, y los daños a las cargas (excluyendo los animales vivos o transportados en la cubierta del buque, disposiciones que encontramos posteriormente recogidas en las Reglas de Hamburgo), desde el momento en que estas hayan sido dispuestas a bordo de la nave, así el transcurso de la travesía marítima, hasta su posterior descarga en el puerto de destino.

Las principales consideraciones que condujeron a la introducción de las Reglas de la Haya fueron³¹:

1. El deseo de limitar la tendencia en aumento, de parte de los transportistas de ir reduciendo sus obligaciones por la inclusión de cláusulas protectoras.
2. La importancia de basar las condiciones de transporte por mar en un código de reglas adoptadas internacionalmente, teniendo en cuenta el hecho de que pueden ser de nacionalidad diferente aquellas partes interesadas en la transacción (armadores, cargadores, consignatarios, banqueros, aseguradores). Una interpretación uniforme de las condiciones del C/E en los varios países, era por tanto esencial.

Entre las especificaciones contenidas en los Conocimientos de Embarque amparados bajo las Reglas de La Haya, huelga señalar que estos deberán “*cumplir*

³¹ <http://www.angelfire.com/un/semestrales2004>

con unos "estándares" mínimos, los cuales definen los riesgos asumidos por el porteador (las cuales no se podían minimizar por la vía contractual) y las inmunidades que goza el porteador, (a menos que las partes contraten para reducirlas³²).

En la actualidad, cabe destacar que las Reglas de la Haya han sido aceptadas por la mayoría de los países (casi un centenar) que en la escena internacional dominan el comercio y el tráfico marítimo, ya sea ratificándolas mediante el procedimiento determinado en el contenido del documento, o mediante la incorporación en el ordenamiento nacional de las premisas recogidas en el cuerpo del Convenio.

A pesar de las afirmaciones señaladas, y, no obstante el *"objetivo fundamental del Convenio de 1924 fue el de regular la responsabilidad de los porteadores marítimos por daños y pérdidas de las mercancías en una forma que superara el estado de las cosas vigentes"* en esos momentos, dado el carácter empirista propio de los sistemas anglosajones, estas presentaron desde una perspectiva técnica muchas deficiencias que dificultan (cuando no imposibilitan) la compatibilidad de sus articulados con las normas generales del sistema continental que aglutina un importante número de países, convirtiéndole en un ordenamiento deficiente que desarmoniza con los parámetros habituales de nuestros sistemas jurídicos³³.

Sobre este respecto, *"(...) en el sistema del Convenio de 1924 se echa en falta un principio o declaración de responsabilidad del porteador que presida en forma sistemática al catálogo de excepciones de responsabilidad. Tal ausencia se debe al*

³² Loc.cit.

³³ José Luís Gabaldón García, José María Ruiz Soroa, Ob.cit., pág.524-525.

origen anglosajón del Convenio, redactado para operar en el régimen general de responsabilidad del Derecho Inglés, por lo que se consideró innecesaria una declaración general de responsabilidad (a la que por otra parte se llega mediante el análisis del art. IV-2.q)³⁴”.

RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR Y CAUSALES DE EXONERACIÓN

Al tenor del artículo cuarto, párrafo primero de las Reglas de la Haya, el porteador y el buque no serán responsables de las pérdidas o daños que provengan o resulten de la falta de condiciones del buque para navegar.

La única excepción resultaría de que le fuera imputable al porteador la falta de la debida diligencia de poner el buque en buen estado para navegar, o para asegurar al buque el armamento, equipo o aprovisionamiento conveniente, o para limpiar o poner en buen estado las bodegas, cámaras frías y frigoríficas, así como todos los otros lugares del buque donde las mercancías se cargan, de manera que sea apropiado a la recepción, transporte y conservación de las mercancías.

Asimismo, cuando resultare una pérdida o daño en las mercancías, producto de un estado deficiente del buque para realizar la travesía marítima, corresponderá al porteador o cualquier otra persona interesada el fardo de la prueba a los fines de

³⁴ J.M. Ruiz Soroa, *Manual de Derecho del Transporte Marítimo*, pág.80.

demostrar que actuó con la debida diligencia, para así beneficiarse de las limitaciones de la responsabilidad contenidas en el Convenio.

Las reglas de la Haya en el mismo artículo cuarto, párrafo segundo, recoge una ristra de supuestos que eximen igualmente al porteador y al buque de las pérdidas y/o los daños que afectaren la mercancía transportada, a saber:

- a) Los actos, negligencias o falta del capitán, marinero, práctico o los empleados del transportador, en la navegación o en el manejo del buque;
- b) Un incendio, a menos que sea causado por hecho o falta del transportador;
- c) Peligro, riesgos o accidentes de mar o de otras aguas navegables;
- d) Actos fortuitos;
- e) Hechos de guerra;
- f) Actos de enemigos públicos;
- g) Arresto o coacción por soberano, autoridades o pueblo, o embargo judicial;
- h) Restricción de cuarentena;
- i) Acto u omisión del cargador o propietario de las mercancías, de su agente o representante;
- j) Huelgas o *lockouts*, o de paros o trabas puestas al trabajo, provenientes de cualquier causa que sea, parcial o general;
- k) Motines o tumultos civiles;
- l) Salvamento o tentativa de salvamento de vidas o de bienes en el mar;
- m) Disminución en volumen o peso o cualquier otra pérdida o daño originadas de un defecto inherente, naturaleza especial o vicio propio de la mercancía;
- n) Insuficiencia de embalaje;

- o) Insuficiencia o imperfección de las marcas;
- p) Defectos latentes no descubiertos por el ejercicio de una diligencia razonable;
- q) Cualquier otra causa que no provenga de un acto o de culpa del transportador o de un acto o de culpa de los agentes o empleados del transportador, pero la carga de la prueba recaerá sobre la persona que reclame el beneficio de esta excepción, quien deberá comprobar que ni la culpa personal ni el acto del transportador han contribuido a la pérdida o al daño.

Haciendo un estudio pormenorizado de las causas enunciadas en los párrafos superiores, encontramos varias figuras que debemos destacar *in extenso*:

- a) La falta de navegabilidad: Constituye la primera causa de exoneración de responsabilidad en provecho del porteador determinada en el convenio, y encuentra su vínculo directo con el artículo tercero numeral primero que establece: “*El transportador está obligado, antes y al comienzo del viaje, a ejercer una diligencia razonable para: a) Poner al buque en condiciones de navegabilidad; b) Dotar de tripulación, equipar y abastecer al buque adecuadamente; c) Preparar y poner en buen estado las bodegas, las cámaras frías y frigoríficas y todas las demás partes del buque en las que se transportan mercaderías, en forma satisfactoria y segura para su recepción, transporte y conservación.*”

Cuando el artículo cuarto, numeral a) dispone que el transportista no es responsable de innavegabilidad, lo determina sobre la base de que esta sea la consecuencia de una falta en la debida diligencia de cumplir con cada una de las

especificaciones señaladas en el artículo tercero, párrafo 1. Sin embargo, huelga señalar que el fardo de la prueba corre a expensas del transportista, quien deberá demostrar su debido cuidado a propósito del cumplimiento de las obligaciones antedichas.

En tanto, la naturaleza de la obligación del porteador de la carga constituye una obligación de medio, ya que resulta difícil anticipar o prefijar un desperfecto que redunde negativamente en la travesía marítima, en tal virtud, el transportador no está obligado a asegurar que el buque será navegable de modo indefectible, sino que deberá sólo velar por el estricto cumplimiento de las condiciones impuestas en el Convenio.

Para afianzar la postura antedicha, y recogiendo tesis doctrinales al tenor, podemos concluir que el objeto de la obligación de navegabilidad “(...) *se agota en la adopción de las medidas razonables para armar, equipar y tripular el buque y adecuar sus bodegas y lugares a la carga o vinculados con ella, a los fines específicos del transporte a realizar*³⁵”, en donde la obligación del transportista “(...) *no reviste el carácter de una obligación absoluta (como sucede en el derecho clásico de fletamentos) sino de diligencia (medios). Se compromete a emplear la “due diligence” para que su buque se encuentre en estado de navegabilidad, pero no garantiza que efectivamente lo esté (defectos ocultos*³⁶)”.

³⁵ Luís Beltrán Montiel, *El transporte por agua y la Convención de Bruselas de 1924, Ámbito de Aplicación y Sistema de Responsabilidad*, Nicaragua, Casa Editora Abelelo Perrot, 1982, pág., 56.

³⁶ J.M. Ruiz Soroa, Ob.cit., pág., 423.

Al referirnos al enunciado “*antes y al principio del viaje*” destacado en el encabezado del artículo tercero, párrafo primero, debemos hacer una interpretación extensiva del planteamiento ante el supuesto de que el porteador, por circunstancias de negligencia o aprovechándose de la opacidad que pudiera interpretarse de esto, variase aspectos relevantes en lo relativo a la navegabilidad del barco y esto redundare en daños cuantificables en contra del cargador.

Por ejemplo, si un transportista dota al buque de una tripulación competente antes del comienzo del viaje, y posteriormente, la reemplaza por tripulantes incapaces, y fruto de esto la mercancía embarcada sufre un daño parcial o total, parecería absurdo argumentar que el porteador está exento de la responsabilidad, dado que la tripulación original cumplía con todos los requisitos de debida diligencia estipulados en el convenio.

Tanto la doctrina como la jurisprudencia razonan al unísono a propósito que las condiciones de navegabilidad deberán de cumplirse al principio del viaje, o al comienzo de cada una de las escalas que conformen la travesía marítima³⁷.

b) Las faltas náuticas: Estas subyacen en el literal a) del párrafo dos del artículo cuarto, cuando afirma que son causa de exención de responsabilidad “*Los actos, negligencia o falta del capitán, marinero, práctico o los empleados del transportador, en la navegación o en el manejo del buque*”.

³⁷ Loc.cit.

Para aproximarnos a una correcta interpretación del artículo *út supra* indicado, debemos entender por falta náutica como *“Toda violación de las reglas propias del arte navegatorio, todo error en la conducción del buque o en su maniobra que comprometa el aspecto técnico navegatorio (sic)”*³⁸. Pero para comprender el alcance de esta exención, debemos hacer distinción entre la *falta náutica* y la *falta comercial*, pues constituyen dos infracciones de naturaleza disímil entre sí, generando consecuentemente en la práctica una azarosa confusión, a saber, *“Si por falta náutica entendemos toda violación de las reglas que gobiernan el arte navegatorio, conceptualizamos como falta comercial el incumplimiento de las obligaciones del transportador o de su personal en el cuidado debido de las mercaderías, en cualquiera de las operaciones que con ellas guardan relación, es decir, la carga, estiba, descarga, manipuleo, etc.”*³⁹.

La importancia de la distinción estriba en que si las faltas náuticas bien constituyen una causa que exime al porteador de responsabilidad, este último no podrá librarse de la falta comercial frente al cargador. El punto crítico reside en dónde radica cada una de estas.

Quizá uno de los puntos mas controvertidos es el tema de la estiba: bien es cierto que una mala estiba puede significar una falta comercial, en el supuesto de que el porteador coloque una mercancía sensible a las altas temperaturas (por ejemplo) en un lugar caluroso de la nave, y en consecuencia, la carga sufra un daño. A todas luces nos encontramos ante una falta de tipo comercial, pues el porteador no tomo las

³⁸ Luís Beltrán Montiel, Ob.cit., pág., 57.

³⁹ Ibid., pág., 58.

debidas diligencias para evitar el deterioro de la mercancía. Por el contrario, una carga mal estibada en la superficie de un buque, también puede afectar la navegabilidad de la nave, al incidir en el balance de la misma, lo que podría acarrear un accidente, en el que si la mercancía transportada sufriera un daño, no comprometería la responsabilidad del transportista, pues nos encontramos ante un caso evidente de falta náutica.

Desde el punto de vista de Ruiz Soroa: *“(…)Los puntos más conflictivos suelen aparecer en los errores de lastrado que provocan la entrada de agua en bodegas (y que en principio se considera falta náutica) y en los defectos de la estiba, en los que una aplicación estricta del criterio finalista puede llevar a distinguir un aspecto náutico de la misma y otro comercial, exonerando al porteador de los errores en el primero: esta tendencia se marcaba sobre todo en la jurisprudencia francesa, mientras que la anglosajona y alemana tienden a considerar responsable al porteador de los errores en la estiba en cualquier caso⁴⁰”*.

Nuestra postura corrobora con la tesis de que *“(…) el criterio de valor objetivamente esgrimido, debe tender a precisar si el acto o decisión del capitán del buque entrañaba razonablemente un peligro para la carga. De arribarse a una conclusión afirmativa debemos concluir que estamos frente a una falta comercial, frente al incumplimiento de los cuidados que el capitán debe a la carga y no frente a una falla náutica⁴¹”*.

⁴⁰ J.M. Ruiz Soroa, Ob.cit., pág., 525.

⁴¹ Luís Beltrán Montiel, Ob.cit., pág., 58.

c) Incendio: Ante los supuestos de incendio a bordo de la nave, el transportador, conforme el articulado del Convenio, sólo se verá librado de su responsabilidad cuando el siniestro tenga su origen en la falta de uno de sus empleados, indistintamente que tenga su origen en una falta náutica o comercial. Cuando la culpa recaiga sobre la figura del transportista, este no podrá beneficiarse de la exención señalada en este artículo. No debemos olvidar que entre las obligaciones formuladas en el Convenio se destaca el aprovisionamiento de la nave de una tripulación competente para la travesía marítima. Si se demuestra que el incendio tuvo lugar por la incompetencia de la tripulación, de modo evidente se quebranta la exención de responsabilidad en beneficio del transportista, por no cumplir con las obligaciones señaladas de debida diligencia.

d) Riesgos, peligros o accidentes de mar, o de otras aguas navegables: Dentro de esta categoría de supuestos se encuentra (en la opinión de Ruiz Soroa) el enunciado d) del artículo en cuestión, cuando expresa que *“bajo tal epígrafe se agrupan una serie de eventos propios de la navegación de carácter imprevisible e inevitable; en definitiva, una subespecie de la fuerza mayor”*⁴².

El hecho debe indefectiblemente estar vinculado con eventos que se sucinten en el mar, quedando excluidos de dicha causal los *“(…) hechos genéricos, aquellos que pueden darse tanto en el mar como en tierra – lluvias, explosión, etc. (...)”*⁴³, fundamentos que en la escena doctrinal no han encontrado posturas dicotómicas, sin

⁴² J.M. Ruiz Soroa, Ob.cit., pág., 427.

⁴³ Luís Beltrán Montiel, Ob.cit., pág., 63.

embargo, la tesis de la imprevisibilidad e irresistibilidad del hecho fortuito sostenida por el autor Ruiz Soroa sí ha levantado interesantes polémicas, a saber:

“Lo que particulariza al riesgo del mar como peligro exceptuado no serán las condiciones de imprevisibilidad o irresistibilidad que inexorablemente deben acompañar a la fuerza mayor del derecho común⁴⁴(...)” en la posición del autor nicaragüense Beltrán Montiel, describe la figura del riesgo de mar *“(...) como acertadamente lo señalara el Dr. Basualdo Moine, a aquellos fenómenos anormales que, aunque previsibles, superan las posibilidades de seguridad inherentes a una correcta técnica marinera y desbordan la razonable diligencia puesta en juego para evitar las consecuencias perjudiciales del evento⁴⁵”*.

Siguiendo con la línea propuesta por el autor, ¿cuál sería el alcance la imprevisibilidad sostenida en su tesis? Debemos entenderlo así: es muy difícil que un hecho en alta mar sea totalmente fortuito. Evidentemente podríamos encontrar con el caso de un maremoto, una furtiva ola gigante que arrastre la carga en cubierta y dañe la mercancía, remolinos, entre otras causales en verdad imprevisibles, pero cuando hablamos de peligros en la mar, sin lugar a dudas podemos señalar el caso de una tormenta como el peligro por antonomasia, al ser el más frecuente de todos los supuestos. Dicho esto, ¿podría constituir causal de exoneración el daño provocado por una tormenta a la carga del buque, cuando previa advertencia de los centros especializados en meteorología se emprendiera la travesía? Evidentemente no, ya que estamos a todas luces ante un acto de negligencia manifiesta de carácter culposos.

⁴⁴ Ibid., pág., 64.

⁴⁵ Ibid., pág., 65.

Por el contrario, si un buque tiene conocimiento de una tormenta que se avecina, y esta no presenta ninguna característica que *prima fase* pudiera poner en riesgo la aventura marítima, pues este tipo de naves está configurado para soportar los embistes de la mar, el transportista emprende la travesía y la tormenta intensifica su magnitud provocando un daño, ¿sería justo comprometer la culpa del transportista? Desde nuestra óptica no, lo que a la postre nos enseña que la fuerza mayor consagrada en el articulado que nos ocupa, difiere del alcance de la fuerza mayor contemplada en la legislación común, como bien señalara autor Beltrán Montiel.

e) Actos de Dios: “Es el suceso totalmente ajeno a la intervención humana y completamente inevitable⁴⁶”. Esta causal de exoneración se materializa ante el caso de que la carga sufra daño por un hecho de fuerza mayor, a pesar del transportista haber obrado con toda la diligencia exigida para emprender la travesía.

f) Hechos de guerra: Cuando nos encontramos frente a esta causa liberatoria debemos hacer una necesaria observación, pues el alcance del término no está supeditado a una formal declaración de guerra entre Estados, mas bien debe asimilarse a cualquier acto de hostilidad que ponga en peligro la integridad de la mercancía o el buque. Ahora bien, esta causal deberá estar investida de la irresistibilidad e inevitabilidad contemplada anteriormente, puesto que si decidiera

⁴⁶ J.M. Ruiz Soroa, Ob.cit., pág., 427.

emprender la aventura marítima con conocimiento de causa, estaríamos ante un caso de negligencia temeraria, lo cual no exime de responsabilidad al porteador.

g) Hechos de enemigos públicos: La interpretación de este articulado podría revelarse como ambigua u opaca a la luz de un análisis racional. La doctrina asienta que deberá entenderse por “enemigo público” a los actos de piratería o pillaje en general cometidos por terceros a la travesía marítima, que comprometa la carga o al buque⁴⁷.

h) Actos de autoridad o embargo judicial: Para que este enunciado pueda fraguar como causal de exoneración, deberá vislumbrarse *prima fase* la culpa del transportador o de sus agentes. Imaginémonos ante un caso de embargo de un buque en un puerto determinado, y a consecuencia de ello productos de naturaleza perecedera sufren daños:

En primer lugar: “*un buque arrestado debido a deudas de anteriores viajes entraña un supuesto de innavegabilidad*”⁴⁸, en esas circunstancias, el porteador se aventuró en la travesía con previo conocimiento de causa, a sabiendas del riesgo implícito en el viaje, por lo que la acción culposa incrimina de pleno derecho su responsabilidad frente al cargador.

En un segundo supuesto, ante el mismo escenario, donde fruto de un acto oficial ajeno al porteador o cualquiera de sus agentes la misma mercancía sufre un

⁴⁷ Loc. cit.

⁴⁸ *Ibíd.*, pág., 428.

deterioro; no podría imputársele responsabilidad al ser un hecho aislado, o divorciado a una acción incriminatoria. En conclusión, *“el embargo o decreto no deberá reconocer como causa la culpa personal del armador o dependientes⁴⁹”*.

i) Cuarentena: Al igual que los hechos o actos de la autoridad judicial anteriormente esbozados, esta causal, tiene su origen en una orden emanada de la autoridad oficial de un Estado. Para que opere como exculpatoria de responsabilidad, la cuarentena tiene que ser ajena a la culpa del transportista, en una fórmula análoga con el enunciado anterior.

j) Actos u omisiones del cargador o propietario de la mercancía: Esta causal exculpatoria no presenta desde nuestro punto de vista ninguna discusión de fondo, simplemente deberá demostrarse ante las autoridades judiciales apoderadas, que el cargador fue responsable del daño causado a su propia mercancía, ya sea por acción u omisión.

k) Huelgas: Es otra causa que libera de responsabilidad al transportador, en la medida de que este haya sido diligente en evitar que se produzca, con una debida comunicación entre éste y sus subordinados. Cuando el daño se produzca y se pudiera demostrar que era previsible, no podría invocarse esta causal como eximente de obligación, por no haber sido diligente en su gestión como transportista.

⁴⁹ Luis Beltrán Montiel, Ob.cit., pág., 67.

l) Motines o tumultos civiles: Debemos recurrir de nuevo a la previsibilidad del hecho como circunstancia absolutoria: “*El momento de determinar si era o no imprevisto (cuando ya es evidente que los disturbios impiden cumplir con el contrato, o cuando de antemano se tenían noticias de un eventual obstáculo) incide en la determinación de la negligencia del transportador*”⁵⁰.

m) Salvamento o tentativa de salvamento y desviación de ruta: El salvamento se vislumbra como un esfuerzo realizado por el transportista y sus agentes en pro de asistir, ayudar o rescatar personas y/o bienes materiales (buques, mercancías, etc.) que hayan zozobrado en la aventura marítima y se encuentren en una situación de peligro inminente.

En este contexto tanto el convenio de la Haya como la normativa marítima internacional otorgan primacía al salvamento de personas y bienes, sobre el cumplimiento del contrato de transporte, en busca de la solidaridad entre los sujetos que se lanzan a la travesía por mar, hasta el punto que la tentativa misma de salvamento (a pesar de un eventual fracaso en el acto de rescate) opera en sí misma como una poderosa causa exculpatoria, ya que sería un absurdo colocar al transportista no sólo en la posición de escoger entre un salvamento de vidas o el daño a la carga que pudiera comprometer su acción, mucho menos asegurar que su diligencia tendrá un resultado exitoso.

⁵⁰ Eduardo Álvarez-Correa, *Apuntes sobre el contrato de transporte marítimo*, Colombia, Universidad de los Andes, Facultad de Derecho, 1994, pág., 125.

Es interesante acotar al respecto que el salvamento es una causal *sui generis* que podría generar pingues beneficios al transportador en la medida que está en el derecho de cobrar una remuneración económica por el salvamento realizado, y como está librado de pleno derecho del cumplimiento de su obligación contractual con el cargador (en el caso de que fruto del salvamento resultara dañada su mercancía), al engrosar su patrimonio por ambas vías. Huelga señalar que el cargador también tendrá derecho a recibir una parte del beneficio obtenido por el transportista, siempre y cuando “*la reclamación sea incluida en el precio del salvamento*”⁵¹.

A propósito de la desviación de la ruta, las Reglas de la Haya son explícitas cuando formulan: “*Ningún cambio de ruta para salvar o tratar de salvar vidas o bienes en el mar, ni ninguna desviación razonable, serán consideradas como una infracción o incumplimiento de estas Reglas o del contrato de transporte, y el transportador no será responsable de ninguna pérdida o daño que resulte de ello*”.

Debemos observar la razonabilidad de la desviación como causal exculpatoria del daño, en tanto que una desviación injustificada puede implicar un acto de negligencia por parte del transportista y no podría beneficiarse de esta causal si se produjera un daño a la carga.

n) Vicio oculto o propio de la mercadería: Esta causal está fundada en hechos ajenos a la culpa del porteador o transportista. Situémonos ante un caso donde la carga por su propia naturaleza sufre algún deterioro por aspectos de su

⁵¹ J.M. Ruiz Soroa, Ob.cit., pág., 429.

composición o naturaleza durante el itinerario marítimo, no se podría comprometer la culpa del porteador ya que él no tiene control del estropeo de la misma.

Por ejemplo, el carbón es un mineral de alta vulnerabilidad muy susceptible al transporte. Si cuando arribase al puerto de destino, presenta una variación en su química, ¿podría imputársele la culpa de la merma en la calidad del mineral transportado al porteador? Desde luego que no, dado que *“si por su propia naturaleza la carga está sujeta a deterioros naturales –pérdida de peso o volumen– tales perjuicios deben ser absorbidos por el cargador o consignatario⁵²”*.

ñ) Insuficiencia de embalaje: Este es otro supuesto donde la culpa del porteador determinará el alcance del enunciado. La mercadería que por haber sido embalada o empaquetada negligentemente por su cargador sufre un daño, no podría ser resarcida en su valor al no constatarse la culpa del transportista o sus agentes en el acto de embalaje.

Una cuestión remarcable a los fines del estudio del enunciado que nos ocupa, se refiere a la constancia del embalaje torpe en el Conocimiento de Embarque emitido por el porteador:

La doctrina sostiene que *“(...) es preciso tener en cuenta que las menciones referentes al embalaje, deben figurar en el conocimiento de acuerdo con el artículo III 3-c) del Convenio, por lo que en caso de no existir ninguna reserva en cuanto a*

⁵² Luís Beltrán Montiel, Ob.cit., pág., 71.

tal aspecto se genera una presunción iuris tantum de correcto embalaje que el porteador debe destruir. Y en los casos de aplicación de las Reglas de Visby, esta presunción es absoluta en caso de un tercero adquirente del conocimiento (artículo. 1-1)⁵³.

De conformidad con la afirmación esbozada anteriormente y con el artículo tercero párrafo tercero literal c), todo Conocimiento de Embarque deberá contener en su enunciado *“El estado y el acondicionamiento correcto de las mercancías”*; asimismo al tenor de dicho artículo en su párrafo cuarto: *“Dicho conocimiento de embarque será una presunción, salvo prueba en contrario, del recibo por parte del transportador de las mercancías tales como están descritas en el mismo de acuerdo con el párrafo 3 (a), (b) y (c)”*.

De todos modos, de conformidad con la legislación vigente no es obligatorio que el porteador para beneficiarse de esta causal, deba declarar el embalaje como insuficiente en el Conocimiento de Embarque. Para esto, deberá desmontar la presunción de que el embalaje era suficiente, dado el carácter *iuris tantum* de esa presunción, así como establecer el vínculo de causalidad entre el daño y el hecho, para de esta manera ver librada su responsabilidad, pero sólo frente a la figura del consignatario o el cargador, en vista de que no puede oponérselas a un tercero tenedor de buena fe del Conocimiento de Embarque

⁵³ J.M. Ruiz Soroa, Ob.cit., pág., 420.

Para sostener la tesis *supra* indicada, de conformidad con el Protocolo de Bruselas de 1968, que modifica en ciertos aspectos relevantes el Convenio de 1924, al tenor del artículo primero párrafo cuarto que adiciona el artículo tercero numeral cuarto del Convenio de la Haya, se estipula que: “*Sin embargo, no se admitirá prueba en contra cuando el conocimiento ha sido transferido a un tercero tenedor de buena fe*”. En esta circunstancia, como bien señaláremos, si el porteador no hizo constancia del embalaje defectuoso en el Conocimiento de Embarque, no podrá oponer contra el tercero tenedor de buena fe la causa exculpatoria del presente enunciado.

o) *Insuficiencia o imperfección de marcas*: Conforme con el artículo tercero párrafo tercero literal a), deberá constar en el Conocimiento de Embarque “*Las marcas principales necesarias para la identificación de las mercancías tal como han sido proporcionadas por escrito por el cargador antes de que comience la carga de esas mercancías, siempre que esas marcas estén estampadas o aparezcan claramente de otra manera sobre las mercancías no embaladas, o sobre las cajas o embalajes dentro de los cuales está contenida las mercancías, de tal manera que deberían normalmente quedar legibles hasta el fin del viaje*”.

En el supuesto que la mercancía se extraviara o perdiera durante la travesía, operará este eximente de responsabilidad de conformidad con el artículo 3 párrafo 5, considerándose “*(...) que el cargador ha garantizado al transportador, en el momento de la carga, la exactitud de las marcas, número, cantidad y peso según él*

lo ha proporcionado”, y en consecuencia soportará el cargador con el daño causado a la mercancía por su dejadez.

Asimismo, si el desenlace del daño provoca un perjuicio contra el transportista, el cargador deberá indemnizarlo en su justa medida en virtud del artículo tercero párrafo quinto, cuando dispone al respecto: “(...) *el cargador indemnizará al transportador por todas las pérdidas, daños y gastos provenientes o resultantes de inexactitudes sobre estos puntos*”.

El párrafo de marras arroja una disposición que desde nuestro punto de vista presenta un singular interés cuando plantea: “*El derecho del transportador a dicha indemnización no limitará de ninguna manera su responsabilidad y sus obligaciones bajo el contrato de transporte con respecto a cualquier persona que no sea el cargador*”. Si tomamos como ejemplo el caso en que un transportista recibe una carga afectada con imperfecciones de marca, como hemos estudiado, opera una causal que lo desvincula del pago al cargador que soportará el daño o la pérdida, pero de cara con la parte *in fine* del articulado que nos ocupa, no podrá desligarse de su responsabilidad frente al destinatario de la carga u otro cargador. Ante este caso, el derecho le otorga la posibilidad de repetir contra su cargador primario. Por el contrario, ante una situación donde el daño al tercero cargador o destinatario estuviere ligado con una acción culposa del transportista, estaríamos ante una situación de concurrencia de pruebas, donde el pago de la indemnización recae tanto sobre el porteador como el cargador.

p) Defectos ocultos que escapan a una razonable diligencia: Para desglosar el fondo de este articulado debemos hacer una pausa sobre la naturaleza de la obligación del transportista. Desde un enfoque jurídico objetivo, la obligación que subyace en un contrato de transporte de mercancías por mar, es una obligación de medio y no de fin, en vista de todos los riesgos característicos de una aventura marítima.

Cuando el Convenio que estudiamos compone la fórmula “*Defectos ocultos que escapan a una razonable diligencia*”, habla de averías ignotas o vicios ocultos en la nave. En tal virtud, esta causal sólo operaría cuando a pesar de que el transportista haya tomado la debida diligencia en hacer el buque navegable, sobreviniere algún daño sobre la carga.

La fórmula arriba citada, al seguir el patrón de la ausencia de culpa tan reiteradamente esbozado, colinda de modo sustancial con el artículo cuarto párrafo primero cuando prescribe: “*Ni el transportador ni el buque serán responsables de las pérdidas o daños que provengan o resulte del estado de la falta de condiciones de navegabilidad del buque, a menos que sea imputable a una falta de diligencia razonable por parte del transportador para poner al buque en condición de navegabilidad*”.

q) Ausencia de culpa del porteador, de sus agentes o de sus encargados: Desde nuestro punto de vista, esta causal se antoja oscura y acomodada en beneficio de los

intereses del porteador al suponer una indeterminada concurrencia de situaciones que le absuelven de responsabilidad frente a su cargador.

Tomando en cuenta que la Convención de 1924, de conformidad con el canon que nos ocupa, presume contra el porteador una presunción de culpabilidad *juris tantum*; un análisis *in extenso* del presente artículo deja entrever dos fórmulas interpretativas que, sin bien no son indisolubles, inclinan la delicada balanza de la justicia en provecho de una u otra de las partes, a saber:

Desde un primer punto de vista, considerando que la presunción de culpabilidad que afecta la responsabilidad del transportista puede enervarse mediante prueba en contrario, se infiere que con solo demostrar que este obró con diligencia bastaría para ampararse a la luz del presente articulado, en una solución harto ventajosa y discutiblemente simplista.

Por contraparte, desde una óptica más racional y equilibrada, “*resulta necesario para el transportador probar tanto la causa del daño como la ausencia de culpa suya y de sus agentes o empleados. Lo anterior por varias razones. En primer lugar, nos parece sumamente difícil probar la ausencia de culpa si hay desconocimiento total de la causa del daño*⁵⁴”.

⁵⁴ Germán Guevara Millán, Armando Gutiérrez Villalba, *La Responsabilidad Contractual del Transportador Marítimo de Mercancías*, Bogotá, Pontificia Universidad Javeriana, Facultad de Ciencias Jurídicas, 2000, pág., 159.

Al tenor de la tesis anteriormente esbozada, si analizamos de un modo resuelto el artículo cuarto de las Reglas de la Haya, encontraremos que todos los supuestos descritos como causales de exención de responsabilidad están sustentados sobre la base de probar los hechos y en algunos casos la falta de negligencia, por lo que retornando al artículo en cuestión, demostrar simplemente una ausencia de culpa para que opere la causal, no parece una fórmula cónsona con la estructura del artículo cuarto del Convenio⁵⁵.

r) La falsa declaración: Las Reglas de la Haya de modo explícito en la parte *in fine* de su artículo cuarto señala que “*ni el transportador ni el buque serán responsables en ningún caso de pérdidas o daños causados a las mercancías o concernientes a las misma, si en el conocimiento de embarque el cargador ha hecho a sabiendas una declaración falsa de su naturaleza o de su valor*”.

Para identificar el alcance de esta norma debemos interpretar dos situaciones que podrían suscitarse, las que producen efectos jurídicos diferentes en tanto el caso planteado:

Cuando un transportista recibe una carga y sustentándose en una declaración falsa de su naturaleza, a consecuencia de una estiba impropia (como es bien sabido, las mercancías no reciben el mismo tratamiento en materia de estiba) y esta resultare dañada, estamos ante una falta atribuible sólo al cargador, librando en consecuencia la culpa del porteador conforme las disposiciones del Convenio.

⁵⁵ Loc. cit.

En otro ámbito, si el daño producido no tiene su génesis en una falsa declaración del cargador, sino en otro hecho imputable al cargador, al no existir un nexo de causalidad entre el daño y la falsa declaración, ¿podría el transportista invocar la exoneración del enunciado? la respuesta a esa inquietud es sí. *“La única razón de la consagración normativa es que no sea necesario probar la relación de causalidad, pues si hubiera que probarla hubiera resultado suficiente la aplicación al caso de las reglas generales y sobraría la expresión normativa. Por otro lado, la norma nunca exige que haya relación de causalidad entre falsedad y daño, simplemente exige que exista falsedad en la declaración⁵⁶”*.

De conformidad con la tesis antedicha, si bien es demostrable el nexo de causalidad cuando el daño producido tiene su fundamento en una falsa declaración de la naturaleza del bien como señaláremos anteriormente, empero, y observando la disposición estudiada, esta hace a su vez mención que la disposición opera también ante la falsedad del valor declarado, a saber, cuando en el Conocimiento de Embarque *“el cargador ha hecho a sabiendas una declaración falsa de su naturaleza o de su valor”*.

En vistas de la improbabilidad de que una falsa declaración del valor de la mercancía produzca un daño, cabría preguntarse ¿hasta dónde quiso llegar el legislador al sistematizar un hecho de tanta inverosimilitud?; pues *“si fuere necesario demostrar un nexo de causalidad, esa imposibilidad de ocurrencia haría*

⁵⁶ Ibid., pág., 160.

*inaplicable la causal en los eventos de falsedad en el valor de la mercancía. Por el contrario, (...) el caso de falsedad en el valor tendría plena aplicación*⁵⁷”, en conclusión entendemos que dicha causal surte efecto aunque no exista un vínculo de causalidad entre el daño y la falsa declaración, donde la intención de los delegados encargados de redactar el Convenio era sancionar el acto de mala fe del cargador en su relación con el transportista de la carga.

Cuando hablamos de mala fe nos incautamos del señalamiento articulado en el artículo que nos ocupa, ya que pauta que la falsedad en la declaración debe haberse producido *a sabiendas*. De más está señalar que el fraude cobijado en la mala fe del cargador, corrompe cualquier beneficio que sobre él pudiera invocarse, en tanto que finalmente y “(...) *en atención a la dificultad que entraña acreditar si la falsa declaración fue hecha o no a sabiendas, estimamos que al transportador sólo se le puede razonablemente exigir una prueba objetiva, o sea, la materialidad de la falsedad*”⁵⁸.

Otra situación remarcable es que no se demostrará el nexo de causalidad cuando se establezca una relación entre el cargador y su mercancía, sin embargo, cuando el daño afecte a un tercero participante en el contrato, se deberá demostrar el vínculo de causa a efecto, para así poder el transportista beneficiarse de esta disposición, ya que el hecho culposo tuvo un origen ajeno a él o a sus dependientes.

⁵⁷ Ibid., pág., 161.

⁵⁸ Luis Beltrán Montiel, Ob.cit., pág., 76.

OPERANCIA DE LAS CAUSALES DE EXONERACIÓN Y EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD

Desde nuestro punto de vista no todas las causales expuestas en el artículo cuarto de las Reglas de la Haya podrán invocarse bajo los mismos supuestos o principios generales (como interpretan algunos doctrinarios cuyos señalamientos han sido nucleares a los fines de la presente investigación). Por ejemplo, conforme con la tesis expuesta por Ruiz Soroa, el porteador podrá invocar las exenciones antedichas cuando haya cumplido las siguientes condiciones:

- “a) La causa real de la pérdida o daño, puesto que de lo contrario opera en su contra la presunción de responsabilidad.*
- b) Que tal causa es encajable (sic) dentro de uno de los peligros exceptuados.*
- c) Que actuó con la debida o razonable diligencia para cuidar de la navegabilidad de su buque antes y al comienzo del viaje⁵⁹”.*

El autor citado hace referencia a la navegabilidad como un requisito insoslayable para que el porteador pueda valerse de las exenciones, afirmación que nos parece desafortunada al entendido de que conforme la casuística que caracteriza cada uno de los supuestos del artículo cuarto, exigir los mismos requisitos para la operancia a cada uno de ellos por igual, se nos antoja irreflexiva. ¿Se podría invocar la previa navegabilidad del buque ante el caso de tumulto civil por ejemplo?

⁵⁹ J.M. Ruiz Soroa, Ob.cit., pág., 422.

Evidentemente que no, máxime que en el cuerpo del Convenio no consta la navegabilidad del buque como un principio general⁶⁰.

Una postura más adecuada (desde nuestro punto de vista) consiste en separar las causales de exención por grupos, conforme la naturaleza de cada cual, a saber, para que operen las causales enunciadas en el artículo cuarto párrafo segundo, en las literales a), hasta la o), el transportista *“deberá acreditar el hecho extintivo que invoca –incendio, huelga, deficiencia de embalajes o marcas, culpa del cargador, etc.- y su relación causal con los perjuicios experimentados por las mercaderías”*⁶¹.

En el mismo tenor, si bien es cierto que en las causales antedichas deberá demostrarse el vínculo de la causalidad y el daño para la operancia de las exenciones, a esto deberá añadirse otros elementos de prueba a los que no hace referencia el autor mencionado, y es por ejemplo el caso del incendio: de conformidad con el Convenio, deberá demostrarse que no hubo una culpa atribuible al transportista (bien sea por acción u omisión), y así, en la misma medida que el daño a la mercancía es atribuible a éste⁶².

Aunque entendemos que ya profundizamos de modo satisfactorio a propósito del régimen de responsabilidad consagrado en las exenciones del artículo cuarto de las Reglas de la Haya, suponemos necesario recalcar que el texto propone una inversión del fardo de la prueba en contra del transportista (siempre y cuando el

⁶⁰ Germán Guevara Millán, Armando Gutiérrez Villalba, Ob.cit., pág., 163.

⁶¹ Luís Beltrán Montiel, Ob.cit., pág., 49.

⁶² Germán Guevara Millán, Armando Gutiérrez Villalba, Ob.cit., pág., 163.

cargador pruebe el vínculo de causa a efecto establecido en el derecho común) el cual sólo podrá enervarse en la medida que éste (el transportista) invoque una de las causales de exención atribuidas en el artículo de marras, *“donde no es posible exonerarse probando la mera diligencia, sino que hay que probar el hecho causante y en algunos casos la ausencia de culpa en el caso concreto”*⁶³.

Igualmente el cargador o el reclamante (quien podría ser el tenedor de un Conocimiento de Embarque, por ejemplo) deberán demostrar *“(...) la existencia de culpa en el transportador, sus agentes o dependientes, caso en el que no operarían las causales de exoneración. Por ejemplo, en el caso de la causal consagrada en el literal a) es posible que el transportador haya probado la innavegabilidad, sin embargo, si se demuestra que ella proviene de la acción del transportador, por ejemplo, por haber dotado al buque de una tripulación incompetente, la causal no operaría”*⁶⁴.

⁶³ Ibid., pág., 166.

⁶⁴ Loc. cit.

CONSIDERACIONES SOBRE EL PROTOCOLO MODIFICATIVO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE (REGLAS DE VISBY)

ANTECEDENTES

Nuestra era ha sido marcada por vertiginosos avances en todos los aspectos que afectan al ser humano desde un punto de vista cultural, ideológico, científico, tecnológico, etc., en tanto en que el mundo marítimo también ha repercutido la vertiginosa evolución experimentada por nuestras sociedades, todo desde puntos de vista social, tecnológico, científico y jurídico.

Como bien destacamos en la introducción a la presente investigación, las Reglas de la Haya de 1924 significaron la materialización de un sistema que buscaba la uniformidad legislativa internacional en materia de transporte marítimo de mercancías, de cara a un mundo cada vez mas interdependiente y globalizado. El avance tecnológico (embarques en contenedores), la caída en desuso de los métodos tradicionales de desembalaje (break-bulk methods), y los cambios socioeconómicos en la escena internacional, propiciaron numerosos esfuerzos registrados a partir de la década del cincuenta para actualizar este cuerpo normativo.

Prosiguiendo la idea anterior, en el año 1968, una convención diplomática se encargó de actualizar el Convenio de la Haya de 1924 mediante una serie de

enmiendas, que a la postre no sólo encaró el aspecto de los avances tecnológicos, sino que puso sobre el tapete una serie de aspectos relativos al fondo de las Reglas de la Haya sujetos a confusión, que habían creado engorrosas situaciones en el plano jurídico y comercial.

La doctrina más depurada estima que las Reglas de Visby persiguen esencialmente las siguientes finalidades:

- a) Unificar internacionalmente las normas que rigen las responsabilidades en el contrato de transporte marítimo de mercancías.
- b) Acabar con la incertidumbre respecto de los derechos y obligaciones emergentes del contrato de transporte marítimo, tanto para el armador, como para el cargador, derivado del conflicto de leyes en el ámbito internacional.
- c) Establecer un punto de coincidencia transaccional entre los intereses del armador y del cargador, teniendo en cuenta la índole riesgosa del transporte marítimo, en beneficio del primero, y la necesidad de amparar dentro de un marco de seguridad el transporte de la carga, en beneficio del segundo⁶⁵.

⁶⁵ José Eusebio Salgado y Salgado, Ob.cit., pág., 103-104.

CONTENIDO DEL PROTOCOLO

Las principales modificaciones realizadas en el protocolo de modificación que nos ocupa estriban (a nuestro entender) en la materia de la responsabilidad del transportista, ya que conforme los parámetros de las Reglas de Visby, se permitirá a las partes (transportistas y cargadores) acordar prórrogas en el plazo para presentar las reclamaciones o acciones judiciales contra el transportista, a cuya observancia, quedará exento este último de las responsabilidades en que pudiera incurrir por el daño a la carga. Debemos recordar que al tenor de las Reglas de la Haya, el plazo para actuar era el de un año a partir de la entrega o de la fecha en que debían ser entregadas las mercancías.

A propósito de las acciones de indemnización contra terceros, éstas podrían realizarse inclusive después de expirado el plazo de un año, siempre y cuando éstas corran dentro del plazo legal del tribunal que conozca el caso, no obstante, *“este plazo no podrá ser inferior a tres meses, a partir del día en que la persona que ejerce la acción recursoria ha satisfecho la reclamación o ha sido notificada de la acción seguida contra ella”*.

Otra enmienda de las Reglas de Visby 1968 se relaciona con el pago en metálico que debía entregar el porteador al cargador. De acuerdo al Convenio de la

Haya de 1924, el porteador no respondería de las pérdidas o daños causados a las mercancías por cantidades superiores de 100 libras esterlinas por bulto o unidad, o su equivalente en otra moneda. Por contraposición, las Reglas de Visby modifican la disposición mencionada y asientan que a menos que el cargador hubiera declarado la naturaleza y el valor de las mercancías previamente, en el Conocimiento de Embarque, el porteador no responderá en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que efectúen a éstas por una cantidad superior al equivalente de 10.000 francos por bulto o unidad o de 30 francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, siendo aplicable el límite más elevado.

En las Reglas de Visby se incorporó la denominada “cláusula de contenedores”, a propósito de la limitación de responsabilidad del transportista, en donde el número de bultos contenidos dentro de un contenedor deberían ser enumerados en el Conocimiento de Embarque. Huelga destacar que el uso de contenedores agilizó el contrato de transporte en la medida que facilita a las partes y agiliza la travesía marítima.

En otro tenor, el Protocolo de Visby, establece un sistema dual por bulto/kilogramo, cuya finalidad es tener en cuenta el hecho de que la relación valor/peso de las mercancías transportadas por mar difiere considerablemente entre ellas: por ejemplo, la carga a granel posee un valor mucho más bajo en relación a su peso en comparación con otro tipo de mercaderías, como por ejemplo las maquinarias pesadas (cuyo valor en proporción valor/precio resulta mucho más elevado) u otro tipo de carga según sea su naturaleza.

Se destaca igualmente dentro del articulado de las Reglas de Visby que ni el porteador ni el buque podrán beneficiarse de las causales que limitan la responsabilidad consagrada en las Reglas de la Haya, cuando se demostrare que el daño a la carga ha sido causado por el porteador debido a una acción u omisión intencionada y a sabiendas de que probablemente se producirían los mismos. Del enunciado antedicho se deduce que “(...) *la prueba de la carga está contra el cargador, pues es él quien debe probar que el armador causó los daños o pérdidas de las mercancías*”⁶⁶

En virtud de Convenio, mediante acuerdo entre el porteador, el Capitán o el agente del porteador y el cargador, se podrá a voluntad fijar el límite del precio a pagar en tanto la responsabilidad del porteador, dejando en consecuencia “(...) *libertad a los interesados para elevar los límites de la responsabilidad, que nunca excederán de la fortuna del mar, o sea el valor del buque*”⁶⁷

Al igual que lo establecido en las Reglas de la Haya, las Reglas de Visby determinaron que el porteador ni el buque serían en ningún caso responsables de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas, si en el Conocimiento de Embarque el cargador hubiera hecho a sabiendas una declaración falsa de su naturaleza o de su valor⁶⁸, y deberá indemnizar al transportista por las pérdidas en que haya incurrido por su inexactitud. Evidentemente, esto no limitará la responsabilidad debida a los terceros unidos por un vínculo contractual o extracontractual con el porteador.

⁶⁶ Ibid., pág., 99.

⁶⁷ Loc. cit.

⁶⁸ Ver La falsa declaración, pág., 55.

Otra importante medida contemplada en las Reglas de Visby (no prevista en las Reglas de la Haya de 1924) es abrir una vía alternativa de resolución de controversias entre las partes, o sea, la posibilidad de que cualquier punto controvertido a propósito de la interpretación del Convenio que no pueda resolverse vía el avenimiento mutuo o la negociación, podrán dirimirse ante la jurisdicción arbitral a petición de una de las partes.

Dentro del plazo hábil de seis meses a partir de la petición del arbitraje, los interesados deberán concertar la organización del arbitraje, y a cuya observancia, cualquiera de ellas podrá someter el litigio ante la Corte Internacional de Justicia, elevando una instancia o solicitud conforme los estatutos de la Corte.

En conclusión, uno de los principales efectos de las Reglas de Visby conforme relevantes posturas doctrinarias, se encuentra en que “(...) *el armador, porteador o transportista ya no pueden exonerarse contractualmente de determinadas responsabilidades, al mismo tiempo que se le reconocían y se le siguen reconociendo ciertos derechos y recursos concretos*⁶⁹”.

⁶⁹ José Eusebio Salgado y Salgado, Ob.cit., pág., 103.

CONSIDERANCIONES SOBRE LAS REGLAS DE HAMBURGO

ANTECEDENTES

El Convenio de las Naciones Unidas Sobre el Transporte Marítimo de Mercancías o las Reglas de Hamburgo, se concibe en esta ciudad alemana en el año 1978. Nace con el propósito de adoptar medidas uniformes en materia de transporte marítimo, y de modo sensible en materia de Conocimiento de Embarque, puesto que se entendía que las Reglas de la Haya y el protocolo de Visby no se adaptaba de manera equitativa y realista a las necesidades del sector.

Concretamente, los países en vías de desarrollo se quejaban de que las Reglas de la Haya-Visby favorecían a los “(...) países altamente desarrollados y -ante la postura en contraria del Comité Marítimo Internacional, se le acusa⁷⁰ - *de ser un club de potencias marítimas*⁷¹”.

Las Reglas de Hamburgo constituyen el producto de un movimiento supranacional que abogaba a favor de un régimen jurídico internacional moderno, justo y uniforme desde la perspectiva jurídica, con miras de regular de modo eficiente el comercio marítimo de mercancías, materia sometida convencionalmente a las Reglas de la Haya.

⁷⁰ El resaltado es nuestro.

⁷¹ *Ibíd.*, pág., 107.

Una de las principales causas que convulsionaron las naciones que impulsaron la creación del nuevo Convenio, se debió al descontento generalizado en torno a la atribución global de responsabilidad y riesgos estipulada en las Reglas de la Haya, las que desde su punto de vista beneficiaban injustamente los transportistas o portadores en detrimento de los derechos de los cargadores, donde éstos a expensas de disposiciones de carácter obtuso y rebuscado, se encontraban en la necesidad de elevar los costos de transporte y a incrementar desproporcionadamente los riesgos soportados⁷².

Conforme la doctrina más depurada, se decide revisar a fondo el Convenio de la Haya-Visby ante la preocupación suscitada por los siguientes aspectos cardinales:

- a) Incertidumbres que suscitan la vaguedad y ambigüedad de las Reglas (Haya-Visby) que originan conflictos de interpretación, de lo que se quejaban no sólo los propietarios de la carga, sino los portadores también.
- b) Mantenimiento en los Conocimientos de Embarque de cláusulas de dudosa validez.
- c) Exenciones que necesariamente deberá asumir el porteador como responsabilidades propias, derivadas de los actos de sus empleados o agentes.
- d) Incertidumbre acerca del concepto de los términos empleados por las Reglas, como es el caso de “Manera apropiada y cuidadosa”, “cambio razonable de ruta”,

⁷² Página web oficial de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI).

“diligencia razonable”, “en todo caso”, “bajo reserva”, “carga” y “descarga”, entre otros.

- e) Ambigüedades que rodean el concepto de navegabilidad de los buques.
- f) Limitación de responsabilidad por unidad.
- g) Cláusulas de jurisdicción e imposibilidad de celebrar el arbitraje.
- h) Insuficiente protección jurídica de cargas con características especiales, como las frigoríficas, de estiba especial, ventilación adecuada, entre otras, así como las que deban ser cargadas en cubierta.
- i) Transbordo (sic) y cambio de ruta por el porteador, pero por cuenta y riesgo del cargador.
- j) Finalmente, cláusulas que permiten al porteador encomendar a terceros la custodia de las mercancías en tierra, en condiciones tales, que hacen imposible obtener la liquidación de reclamaciones relativas a la carga, tanto del porteador, como de los almacenes⁷³

Entre otras de las argumentaciones sostenidas por los estudiosos encargados de componer las Reglas de Hamburgo, se hace mención a que las Reglas de la Haya no reflejaban las realidades del transporte multimodal, así como el auge del transporte de mercancías en contenedores. Se estipuló la exclusión en las enmiendas de la Haya-Visby de la transmisión de datos vía electrónica y el movimiento de la carga sin documentación escrita, a su vez se arguyó que el uso de las cláusulas de

⁷³ José Eusebio Salgado y Salgado, Ob.cit., pág., 107-108.

selección de foro se hacían inciertas bajo las enmiendas, en conclusión, el “*resultado de estas y otras críticas fue la promulgación de un régimen que distribuía la responsabilidad por pérdidas entre el porteador y los intereses de carga. —donde— (...) Lo que se busca era (sic) eliminar las incertidumbres y ambigüedades existentes y permitir una distribución equilibrada de Responsabilidades y riesgos, entre los cargadores y los porteadores*⁷⁴”.

LA FIGURA DEL PORTEADOR BAJO LAS REGLAS DE HAMBURGO

Como ya señaláremos en capítulos precedentes, las Reglas de Hamburgo, por primera vez separan de modo sistemático en dos, la figura del porteador, a saber, *el porteador*, que es toda persona que por sí o por medio de otra que actué en su nombre ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancía con un cargador, y el *porteador efectivo*, quien se entiende como toda persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de las mercancías, o bien una parte de éste, así como cualquier otra persona a quien se ha encomendado esa ejecución.

De modo mas escueto, podríamos dividir ambas definiciones del siguiente modo: *porteador*, la persona (jurídica o moral) que suscribe un contrato con un cargador de transporte marítimo de mercancías, y *porteador efectivo*, aquel quien realiza el transporte, ya que conforme al articulado de las Reglas de Hamburgo, transportista no sólo es la persona que figura en el cuerpo del Conocimiento de

⁷⁴ <http://www.angelfire.com/un/semestrales2004/a.doc>

Embarque, mas también, todo aquel a quien se le haya atribuido la responsabilidad de realizarlo, claro está *“sin confundir a aquellas personas que actúan en nombre y representación de terceras personas y que no son directamente responsables frente al cargador”⁷⁵*.

Se define asimismo la figura del cargador como toda aquella persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, celebre un contrato de transporte marítimo de mercancías de manera efectiva por el porteador. También se precisa que el consignatario es la *“persona autorizada para recibir las mercancías; al “conocimiento de embarque”; del que destaca sus funciones; y, finalmente, la expresión “por escrito”, la que comprende, entre otras cosas, al telegrama, al télex y hoy día al telefax”⁷⁶*.

En torno a las figuras y elementos que intervienen dentro del escenario del transporte de mercancías por mar, las Reglas de Hamburgo, a pesar de esbozar cuidadosamente y delimitar el concepto de cada uno de ellos, no hace ninguna mención relativa a una definición del buque. En ese tenor, si bien es cierto que en la práctica la definición no presenta mayores inconvenientes interpretativos, entendemos necesaria delimitar el concepto a modo de subsanar cualquier inquietud que pudiera suscitarse al respecto.

Se define al buque como *“todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, fluvial o lacustre, incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos, las plataformas fijas o flotantes, así como toda*

⁷⁵ Ibid.

⁷⁶ José Eusebio Salgado y Salgado, Ob.cit., pág., 109.

*construcción destinada al transporte por agua, aun cuando sea con fines de comercio, deporte, industria, pesca, remolque u otro fin*⁷⁷.

En cuanto al contenido del Conocimiento de Embarque, las Reglas de Hamburgo incrementa ostensiblemente las exigencias de los datos que deberán contener estos últimos en su configuración por contraposición a las Reglas de la Haya-Visby: deberá constar dentro del documento, los nombres de las partes contratantes, con el domicilio del porteador, el nombre del consignatario, los puertos de carga y descarga, la fecha en que el o los porteadores han asumido la responsabilidad o se han hecho cargo de las mercancías, los números de originales, lugar de emisión del documento, la firma del porteador o su representante, señalar el flete y si éste ya ha sido pagado o está por cobrar, fecha o plazo de entrega de la carga, cuando éste se haya pactado previamente con las partes, así como los límites o límites superiores relativos a la responsabilidad que hayan pactado las partes contratantes. Un señalamiento de suma importancia que asienta las Reglas de Hamburgo, es que el Conocimiento de Embarque concertado entre las partes deberá hacer constancia de que está sujeto a las disposiciones de Hamburgo⁷⁸.

Una mención interesante que hace constancia en las Reglas de Hamburgo, es que se aplicará a cualquier contrato de transporte de mercancías por mar, bien forme este parte o no de un Conocimiento de Embarque, o algún otro documento similar (la importancia de esto reside en que cada vez son más frecuentes el transporte de mercancías en virtud de documentos no negociables, con preferencia a los Conocimientos de Embarque).

⁷⁷ *Ibíd.*, pág., 110.

⁷⁸ *Loc. cit.*

Quedan excluidos del ámbito de aplicación de las Reglas los contratos de fletamentos (Charter Party), salvo el caso en que el Conocimiento de Embarque, haya sido expedido bajo un contrato de fletamento; bajo estas circunstancias, sí está sujeto a su manto de aplicación. Ahora bien, huelga señalar al respecto que si se expidiera un Conocimiento de Embarque bajo un contrato de fletamento, las Reglas sólo se aplicarán cuando el Conocimiento rijan las relaciones entre el porteador y el tenedor del Conocimiento de Embarque, siempre y cuando, éste último no sea fletador.

Otra novedad contemplada bajo las Reglas de Hamburgo, no previstas en el Convenio de Bruselas son las relativas a la demora en la entrega de la mercancía, cuando en su artículo diecinueve determina que *“No se pagará ninguna indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, a menos que se haya dado aviso por escrito al porteador dentro de un plazo de 60 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario”*.

En otro tenor, en cuanto al período de responsabilidad del transportista comprendido en las Reglas de la Haya, este sólo transcurre durante un período que abarca desde el momento en que la mercancía es depositada o cargada en el buque, hasta que esta es descargada del buque, y no se contempla el intervalo de tiempo durante el cual ésta se encuentra bajo la custodia del porteador antes de ser embarcada o posteriormente a la descarga, por el contrario, las Reglas de Hamburgo extienden este período de responsabilidad desde el momento en que la mercancía se encuentra a cargo del porteador en el puerto de abordaje, así durante todo el

transcurso de la travesía marítima, y al final, cuando esta es desembarcada en el puerto de destino y es entregada al consignatario de la carga o al tercero designado por el cargador. Esta disposición a nuestro entender es de suma importancia en vista de que se ha demostrado que la mayoría de las pérdidas, robos y daños provocados a las mercancías, se producen en el lapso de tiempo en que la carga se encuentra en los puertos.

LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

Cuando desde una perspectiva comparativa nos adentramos al estudio del aspecto relativo a los fundamentos de responsabilidad del porteador de la carga, podemos observar que es en éste punto donde radican las mayores y más trascendentales diferencias entre ambos convenios.

En primer lugar, las Reglas de Hamburgo, haciéndose eco del sentimiento colectivo destacado en los antecedentes del presente capítulo, eliminan la dilatada ristra de causales de exención de responsabilidad enunciadas en la Convención de la Haya y la “(...) *no responsabilidad por las culpas náuticas, sistema típicamente sajón, pues establecen el principio general de que la carga de la prueba de que no ha habido culpa por parte del porteador o sus agentes corresponde a éste, sistema latino, ya que según se dijo, es más fácil para el porteador probar los hechos, ya que*

*tiene representantes a lo largo de las rutas que siguen a sus embarcaciones, cosa que no ocurre con el cargador*⁷⁹.

Según lo expuesto en el artículo quinto párrafo primero de las Reglas de Hamburgo, *“El porteador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del artículo 4, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias”*.

Como bien señaláremos, no se hace la extensa enumeración de causales de exoneración plasmadas en las Reglas de la Haya, y aunque el régimen de las medidas razonables se contemplaba en este Convenio, se puede afirmar que las Reglas de Hamburgo están fundamentadas en la culpa o negligencia presumida del transportista⁸⁰, *“con el ingrediente adicional de que la prueba de la adopción de las medidas que razonablemente podían exigirse tendientes a evitar el hecho dañoso y sus consecuencias, corresponde al transportador*⁸¹”, y asimismo se elimina la exención de responsabilidad por pérdidas o daños causados por la culpa náutica o administración del buque estudiada en el capítulo anterior.

⁷⁹ Ibid., pág., 112.

⁸⁰ De conformidad con el Consenso de la Conferencia de las Naciones Unidas Sobre el Transporte Marítimo de Mercancías se dispuso lo siguiente: *“Queda entendido que la responsabilidad del porteador en virtud del presente Convenio se basa en el principio de la presunción de culpa o negligencia”*.

⁸¹ Germán Guevara Millán, Armando Gutiérrez Villalba, Ob.cit., pág., 163.

Para llevar los conceptos antedichos al terreno práctico, nos referiremos al caso de la huelga: A la luz de las Reglas de la Haya, el transportista podría beneficiarse de la exención de responsabilidad cuando demostrara que efectivamente hubo una huelga, además del nexo de causalidad entre ésta y el daño operado sobre la mercancía, sin embargo, siguiendo los parámetros asentados en las Reglas de Hamburgo, no sólo basta con demostrar el vínculo de causalidad, sino que el transportista o porteador, deberá comprobar que tomó todas las medidas razonables para evitar el hecho y sus consecuencias. La doctrina señala al respecto, que *“El transportador podrá alegar como causal de exoneración la existencia de una huelga, pero deberá además demostrar que no fue negligente, es decir, que, sus actos u omisiones no incidieron en la iniciación o la prolongación de la huelga”⁸²*.

Otra mención de suma importancia (como señaláremos) es la desaparición de la falta náutica como causal de exoneración contemplado bajo el régimen de las Reglas de la Haya. Para entender la eliminación de ésta debemos remontarnos al tiempo en que sí se podía justificar en vista de las limitaciones tecnológicas propias de la época, ya que al no existir una comunicación directa entre el armador o porteador de la carga con sus encargados, y considerando el largo tiempo que comprendía la aventura marítima, bien podría argumentarse una falta de control efectivo del porteador con respecto a la mercancía embarcada, pero a razón del avance tecnológico acontecido en el mundo marítimo en materia de comunicaciones, y la considerable reducción del tiempo del viaje, de un modo coherente (en nuestra

⁸² Eduardo Álvarez-Correa, *Apuntes sobre el contrato de transporte marítimo*, Ob.cit., pág., 126.

opinión) los constituyentes de las Reglas de Hamburgo estimaron obsoletas las motivaciones originalmente esbozadas.

A propósito de las razones expuestas en el párrafo *supra* indicado, la doctrina señala dos razones básicas en las cuales se fundamentan las Reglas de Hamburgo para excluir la culpa náutica: “(...) *jurídicamente con la regla de derecho común según la cual el patrono responde por los daños causados por sus empleados a terceros en el ejercicio de sus funciones*” y técnicamente, “*por el control que el armador podría ejercer sobre el capitán: las tripulaciones de los buques contemporáneos son menos importantes que en épocas pasadas, porque han sido reemplazadas por máquinas*”⁸³.

Las Reglas de Hamburgo, tomando en cuenta la evolución experimentada en el mundo del transporte de mercancías por mar a propósito del embalaje, así como el uso sistemático y extendido de los contenedores, (método que ha facilitado y propiciado el transporte de la carga sobre cubierta con relativa seguridad) contempla normas expresas dirigidas al transporte de mercancías sobre cubierta, no sólo cuando el cargador y el porteador lo hubieren concertado, sino también cuando este transporte se hace de conformidad con los usos del comercio de que se trate o si lo exigen las disposiciones legales, en donde también es responsable el transportador de las pérdidas, y/o daños operados en la carga, sobre la presunción de culpa o negligencia anteriormente descrita⁸⁴.

⁸³ *Ibíd.*, pág., 115.

⁸⁴ Página web oficial de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI).

En lo relativo al límite de responsabilidad del porteador por la pérdida y/o daños causados a la carga, se fijó una suma equivalente a 835 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga, o en 2.5 unidades de cuenta por kilo de peso bruto, en donde si la cantidad fuere mayor, se deja a la voluntad de las partes concertar límites superiores, pero nunca inferiores.⁸⁵

En una disposición parecida a las enunciadas en Reglas de la Haya, las Reglas de Hamburgo, contemplan la pérdida del beneficio de la responsabilidad en contra del porteador o transportista, cuando se demostrare que hubo un daño a la carga o un retraso originado en una acción o una omisión del porteador realizadas intencionadamente, a sabiendas de que podrían sobrevenirse⁸⁶.

Se contemplan en las Reglas de Hamburgo las relaciones de responsabilidad entre el porteador contratante y el porteador efectivo, siempre que la relación se encontrase expresamente en el cuerpo del Conocimiento de Embarque, y se determine los trayectos que deberán cubrir cada uno de ellos, en donde si no estuviera determinado en el Conocimiento, la responsabilidad recaerá sobre el transportador contratista. Huelga señalar que dicha responsabilidad tiene un carácter conjunto y solidario, en tanto que cualquiera de ellos podrá repetir en contra de quien estipulare que corresponde la verdadera obligación en circunstancias necesarias.

De modo concluyente, Las Reglas de Hamburgo equilibran los intereses de cargadores y porteadores, en tanto que únicamente el porteador contratante quedará exento de responsabilidad por pérdida, daño o retraso imputable al porteador efectivo

⁸⁵ Loc. cit.

⁸⁶ Loc. cit.

si el contrato de transporte especifica la parte del mismo encomendada al porteador efectivo y los nombres del porteador efectivo. Además, la exención únicamente surte efecto si el porteador puede iniciar una acción judicial o de arbitraje contra el porteador efectivo en una de las jurisdicciones indicadas en las Reglas de Hamburgo. En caso contrario, el porteador contratante es responsable de la pérdida, daño o retraso con respecto a las mercancías durante toda la travesía, incluida la pérdida, daño o retraso imputables al porteador efectivo. Cuando tanto el porteador contratante como el porteador efectivo sean responsables, su responsabilidad será conjunta y solidaria⁸⁷.

EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN LAS REGLAS DE HAMBURGO

De conformidad con el contenido de las Reglas de Hamburgo, el porteador podrá emitir un Conocimiento de Embarque cuando el cargador lo solicitare, pero se debe dar el mérito de que además, se contempla la posibilidad de que la rúbrica que debe constar al pie de dicho documento, podrá ser tanto manuscrito como por medio de cualquier otro medio mecánico o electrónico, cuando fuere compatible con las leyes propias del Estado donde se contrató el transporte de la mercancía.

A la luz de las Reglas de la Haya se delimita de modo específico cuales son las tipificaciones que deberá contener el Conocimiento de Embarque en su contenido con el fin de esclarecer y asegurar una correcta concurrencia de las características propias de las mercancías embarcadas, (número de bultos, naturaleza de la

⁸⁷ Loc. cit.

mercancía, peso, estado aparente, cantidad, etc.) sin embargo, dentro de las Reglas de Hamburgo, la lista de especificaciones deberá ser mucho más amplia a los fines de aplicación del régimen de responsabilidades, el que en una simple comparación resulta mucho más extenso dentro de las Reglas de Hamburgo. Vale destacar que la omisión de alguna de las especificaciones antedichas, no afecta la naturaleza jurídica del documento como Conocimiento de Embarque “(...) *resolviéndose así los vacíos de interpretación y ausencia de norma contenida en las Reglas de la Haya*⁸⁸”.

Asimismo, bajo las Reglas de Hamburgo, la descripción del Conocimiento de Embarque son concluyentes a favor del tercero, tenedor legítimo de dicho documento, ya que si el porteador no hace mención o hace constar el estado de las mercancías recibidas como carga en su Conocimiento, se considerará que estas se encuentran en buen estado aparente, solucionándose igualmente otro vacío inherente a las Reglas de la Haya.

RECLAMACIÓN Y PRESCRIPCIÓN DE ACCIONES

Las Reglas de Hamburgo, en una fórmula no establecida en el Convenio de la Haya, contiene disposiciones que contemplan métodos comunes como alternativos de resolución de conflictos, o arbitrajes, de un modo interesante y extenso. La importancia de esta disposición se encuentra en que éste es un método de resolución cada vez más adoptado por las partes por su carácter de celeridad y seguridad. En

⁸⁸ Loc. cit.

cuanto a la prescripción del plazo para presentar la reclamación en el caso de proceso judicial o arbitral, si bien las Reglas de la Haya contemplaban un plazo de un año, las Reglas de Hamburgo determinan un plazo de dos años, el cual podrá ser prorrogado por la persona contra la que se dirige el proceso judicial. En el mismo tenor, y al igual que el Protocolo de Visby, encontramos que las Reglas de Hamburgo determinan un plazo adicional después de expirado el plazo de los dos años mencionados, para incoar una acción en repetición contra de los terceros responsables.

CONCLUSIONES

A propósito del Conocimiento de Embarque como contrato de transporte marítimo, entendemos que sometiendo ambos Convenios a un escrutinio racional y objetivo, las Reglas de Hamburgo gozan de una mayor adecuación con los requerimientos intrínsecos del sector de la navegación y específicamente del transporte de mercancías por mar, ya que busca lograr una uniformidad legislativa mucho más efectiva y práctica que el Convenio de la Haya, sobre todo si consideramos que este último sólo se aplica a los Conocimientos de Embarques como tal, mientras que las Reglas de Hamburgo entrañan dentro de su ámbito de aplicación cualquier contrato que entrañe el transporte de carga por la vía marítima, solución que celebramos dado que si observamos los tipos de contratos que se verifican en la actualidad, son cada vez mayores los casos en que por diversas circunstancias no se expide este tipo de documento, además de que delimita de una forma mucho más clara los derechos y las obligaciones que afectan a los diferentes sujetos sometidos al contrato de transporte.

Nos resulta lamentable el hecho de que en la actualidad las Reglas de Hamburgo no tengan la aceptación mayoritaria que desde nuestro punto de vista deberían gozar, ya que se vislumbra como una legislación mucho más compatible con el régimen jurídico internacional, además de que entendemos que estas se apegan

desde un ángulo mucho más preciso al verdadero espíritu general de las leyes, equilibrando de modo justo los derechos y obligaciones de las partes contratantes.

El Conocimiento de Embarque es un documento investido de una suma importancia en la medida que constituye título de propiedad, contrato de flete entre el porteador y el cargador, y como recibo de bienes. Es un título valor, que como bien pudimos demostrar en el contenido de la investigación está condicionado al ámbito de aplicación de dos cuerpos normativos que presentan espíritus muy disímiles, y es nuestro parecer, que debería buscarse una alternativa legislativa inmediata, a los fines de fraguar una uniformidad normativa de modo efectivo.

Las Reglas de la Haya y su Protocolo de Visby, a pesar de ser las de mayor acogida o ratificaciones dentro del ámbito internacional, no se corresponden con la estructura ni con el fondo de nuestros derechos continentales de ascendencia latina, máxime que desde una óptica de interpretación racional, no resisten el análisis imparcial de sus articulados.

Ha sido una constante crítica las numerosas causales de exoneración delimitadas en el contenido de las Reglas de la Haya-Visby, en la medida que éstas se vislumbran como una enorme vía de escape del porteador para eludir o renegar las obligaciones debidas a su cargador, situación enmendada a un modo más juicioso dentro de las Reglas de Hamburgo, las que se apegan con más precisión a las normas del derecho común.

Las Reglas de la Haya, si bien contemplan la inversión del fardo de la prueba contra la figura del porteador de modo sistemático, las Reglas de Hamburgo delimitan de una forma mucho más afortunada el alcance de esta presunción *juris tantum*, en la medida que el porteador o transportista no sólo se exime del cumplimiento de su responsabilidad cuando demostrare que el hecho culposo le es ajeno, además del nexo de causalidad, como establecen las Reglas de la Haya, sino que de cara a las Reglas de Hamburgo, deberá demostrar además, que el porteador tomó todas las medidas razonables a los fines de evitar el acontecimiento.

A nuestro punto de vista, las Reglas de Hamburgo si bien se acercan más concretamente al ideal de justicia, materializando de un modo justo y equilibrado el conjunto de derechos y obligaciones que afectan a los diferentes actores que intervienen en el transporte marítimo de mercancías, no menos cierto es que se nos antoja insuficiente, pues para una correcta operancia del régimen de responsabilidad, creemos que deberían delimitarse aun más las causales de exención, en tanto que las *medidas razonables* nos resultan desde cierta forma ambiguas. Todas estas exoneraciones de responsabilidad deben desaparecer y reducirse a tres: la fuerza mayor, la culpa de la víctima y los actos ajenos al poder de actuación del porteador.

Otra característica de las Reglas de Hamburgo no vislumbradas bajo las Reglas de la Haya-Visby son las relativas al régimen de concesiones portuarias privadas, siendo aquí otra materia donde se demuestra más equilibrado el Convenio de Hamburgo, puesto que el manejo de la carga estará bajo cargo del naviero porteador.

BIBLIOGRAFÍA

LIBROS

OBRA EN UN SOLO VOLUMEN

Un autor:

- Álvarez-Correa, Eduardo. *Apuntes sobre el contrato de transporte marítimo*, Universidad de los Andes, Facultad de Derecho, Colombia. 1994.
- Arroyo Martínez, Ignacio. *Legislación Marítima y Fuentes Complementarias*. Editorial Tecnos, Madrid. 1994.
- Beltrán Montiel, Luis. *El transporte por agua y la Convención de Bruselas de 1924, Ámbito de Aplicación y Sistema de Responsabilidad*, Casa Editora Abelelo Perrot, Nicaragua. 1982.
- Morral Soldevilla, Ramón. *El Salvamento Marítimo*. Editorial José María Bosh, Barcelona. 1997.
- Rodolfo González Lebrero. *Manual de derecho de la navegación*, Ediciones Depalma, 3ª. ed., Buenos Aires. 1979.
- Salgado y Salgado, José Eusebio. *El arbitraje y el conocimiento de embarque marítimo*, memoria del IV Simposio de Arbitraje Mercantil Internacional, Cámara Nacional de Comercio de la Ciudad de México, México D.F. 1977.
- Salgado y Salgado, José Eusebio. *El conocimiento de embarque y su régimen internacional*, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, México D.F. 1994.

- San Simón, Luís. *El Contrato de Transporte Marítimo bajo Conocimiento de Embarque*. Instituto Marítimo Español.
- Vigier de Torres, Agustín. *Derecho Marítimo*, 3ª. Ed., Madrid, 1958.

Dos autores:

- Gabaldón García, José Luís. Ruiz Soroa, José María, *Manual de derecho de la navegación marítima*. Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, Madrid. 2002.
- Guevara Millán, Germán. Gutiérrez Villalba, Armando. *La Responsabilidad Contractual del Transportador Marítimo de Mercancías*, Pontificia Universidad Javieriana, Facultad de Ciencias Jurídicas, Bogotá. 2000.

Otras fuentes:

- Branch, Alan E. Dictionary of shipping international trade terms and abbreviations, Whyterby and Co., Ltd., Londres, 1976.
- Mariasela Viladegut, *El conocimiento de embarque*. www.monografias.com.
- Selma García-Faria, Jorge. *Cláusulas de los Conocimientos de Embarques. La cláusula Clean on Board*. Documento publicado por la Asociación Naviera Valenciana. 2000.

Legislaciones:

- Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías (Las Reglas de Hamburgo de 1978).
- Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque (Las Reglas de la Haya de 25 de agosto de 1924).
- Protocolo de Bruselas de 23 de febrero de 1968 (Reglas de Visby).
- Ley de Navegación y Legislación concordante, La Ley, Buenos Aires. 1978

Direcciones electrónicas:

- Página web oficial de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI).
- <http://members.tripod.com.ve/avdmar/ray.htm>.
- http://www.usal.es/~dipr/Neg/CV_Internacional.doc.
- <http://www.angelfire.com/un/semestrales2004>.
- <http://www.bygalicia.es>.
- www.wikipedia.com

Documentos inéditos:

- Mejía Ricart, Julio, *El Conocimiento de Embarque*, 25 de septiembre de 2007. Entrevista telefónica.
- Lapouble Hurtado, Francisco, *Ámbito de Aplicación de los Convenios Internacionales en materia de Conocimiento de Embarque*, 5 de agosto de 2007. Entrevista personal.

ANEXOS

STRAIGHT BILL OF LADING—ORIGINAL—NOT NEGOTIABLE



USE WWW.ROADWAY.COM OR THE ROADWAY VOICE RESPONSE SYSTEM FOR TRACING, ROUTING, RATES AND CLAIM INQUIRIES, AND THE LATEST ROADWAY NEWS.

**CALL 1-800-ROADWAY
(1-800-762-3929)**

REGLAS DE LA HAYA 1924 CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE, SUSCRITO EN BRUSELAS EL 25 DE AGOSTO DE 1924

Artículo 1º

En la presente Convención las siguientes palabras se emplean en el sentido preciso que se indican a continuación:

- a) “Transportador” comprende al propietario del buque o el fletador, quien forma parte de un contrato de transporte con un cargador;
- b) “Contrato de transporte” se refiere únicamente al contrato de transporte documentado por un conocimiento de embarque o cualquier documento de título similar, en la medida que tal documento se refiera a un transporte de mercancía por mar; incluyendo cualquier conocimiento de embarque o documento similar emitido en virtud de un contrato de fletamento, desde el momento que tal conocimiento de embarque o documento de título similar, regule las relaciones entre el transportador y el tenedor del mismo;
- c) “Mercancía” comprende bienes, objetos, mercancías y artículos de cualquier naturaleza, con excepción de los animales vivos y del cargamento que en el contrato de transporte se declara transportado sobre cubierta y así es transportado.
- d) “Buque” significa cualquier embarcación empleada para el transporte de mercancías por mar;
- e) “Transporte de mercancías” comprende el tiempo transcurrido desde el momento en que las mercaderías son cargadas a bordo del buque hasta su descarga del buque.

Artículo 2º

Bajo reserva de las disposiciones del artículo 6º, el transportador bajo cualquier contrato de transporte de mercancías por mar, en relación a la carga, manipulación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de dichas mercancías, estará sujeto a las responsabilidades y obligaciones, y gozará de los derechos y exoneraciones que se mencionan a continuación.

Artículo 3º

1. El transportador estará obligado, antes y al comienzo del viaje, a ejercer una diligencia razonable para:

- a) Poner el buque en condiciones de navegabilidad;
- b) Dotar de tripulación, equipar y abastecer al buque adecuadamente;
- c) Preparar y poner en buen estado las bodegas, las cámaras frías y frigoríficas, y todos los demás lugares del buque en las que se transportan mercancías, en forma satisfactoria y segura para su recepción, transporte y conservación.

2. Sujeto a las disposiciones del artículo 4º, el transportador procederá de manera apropiada y cuidadosa a la carga, manipulación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de las mercancías transportadas.

3. Después de haber recibido y tomado a su cargo las mercancías, el transportador, o el capitán o el agente del transportador deberá, a pedido del cargador, expedir al cargador un Conocimiento de Embarque que refleje entre otras cosas:

- a) Las marcas principales necesarias para la identificación de las mercancías tal como han sido proporcionadas por escrito por el cargador antes de que comience la carga de esas mercancías, siempre que esas marcas estén estampadas o aparezcan claramente de otra manera sobre las mercancías no

embaladas, o sobre las cajas o embalajes dentro de los cuales está contenida las mercancías, de tal manera que deberían normalmente quedar legibles hasta el fin del viaje;

b) El número de bultos, o de piezas, o la cantidad o el peso, según los casos, tal como los haya consignado por escrito el cargador;

c) El estado y la condición aparente de las mercancías. Sin embargo, ningún transportador, capitán o agente del transportador estará obligado a declarar o mencionar en el conocimiento de embarque las marca, número, cantidad o peso de los cuales él tenga razón fundada para suponer que no representan efectivamente las mercancías recibidas, o que no haya tenido medios razonables de verificar.

4. Dicho conocimiento de embarque será una presunción, salvo prueba en contrario, del recibo por parte del transportador de las mercancías tales como están descritas en el mismo de acuerdo con el párrafo 3 (a), (b) y (c).

5. Se considerará que el cargador ha garantizado al transportador en el momento de la carga, la exactitud de las marcas, número, cantidad y peso, como él los ha proporcionado, y el cargador indemnizará al transportador por todas las pérdidas, daños y gastos provenientes o resultantes de inexactitudes sobre estos puntos. El derecho del transportador a dicha indemnización no limitará de ninguna manera su responsabilidad y sus obligaciones bajo el contrato de transporte con respecto a cualquier persona que no sea el cargador.

6. A menos que la notificación de pérdida o daño y la naturaleza de dicha pérdida o daño sea efectuada por escrito al transportista o su agente en el puerto de descarga, antes o durante el retiro de la mercancía a disposición de la persona que por razón del contrato de transporte tiene derecho a la entrega de la mercancía, o, si la pérdida o daño no fuera aparente, en el término de tres días, ese retiro será, hasta prueba en contrario, una presunción de que las mercancías han sido entregadas por el transportista como están descritas en el conocimiento de embarque. Si las pérdidas o daños no son aparentes, el aviso deberá darse dentro de un plazo de

tres días después de la entrega. No es preciso dar aviso por escrito si el estado de las mercancías, ha sido objeto de revisión conjunta o inspección en el momento de su recibo. En cualquier caso, el transportador y el buque estarán exentos de toda responsabilidad por pérdidas o daños, a menos que se entable una demanda judicial dentro de un plazo de un año a partir de la entrega de las mercancías o de la fecha en que éstas debieron haber sido entregadas. En el caso de cualquier pérdida o daño, real o presunto, el transportador y el receptor darán todas las facilidades razonables a cada uno para la inspección de la mercancía y la verificación del número de bultos.

7. Cuando las mercancías hayan sido cargadas, el conocimiento de embarque que expida el transportador, capitán o agente del transportador, al cargador será, si el cargador así lo solicita, un conocimiento de embarque que diga “Embarcado”, con tal de que si el cargador ha recibido previamente algún documento de título para tales mercancías, lo devuelva a cambio del conocimiento de embarque provisto con la declaración de “Embarcado”. El transportador, el capitán o el agente tendrán igualmente la facultada de anotar en el puerto de embarque, en el documento previamente recibido, el o los nombres del buque o de los buques en los cuales han sido embarcadas las mercancías, y a la fecha o las fechas del embarque y, para los fines de

este artículo, cuando dicho documento tenga esas anotaciones, se considerará, si contiene las menciones del párrafo 3 del artículo 3 °, que constituye un conocimiento de embarque con la anotación de “Embarcado”.

8. Cualquier cláusula, convenio o acuerdo en un contrato de transporte que libere al transportador o al buque de responsabilidad por pérdida o daño a, o en conexión con, las

mercancías, que provengan de negligencia, falta o incumplimiento a los deberes u obligaciones establecidos en este artículo, o que atenúen esa responsabilidad en otra forma que no sea la determinada en estas reglas, será nula y sin valor e ineficaz. Igualmente será nula toda cláusula que ceda al transportador el beneficio del seguro o cualquier similar, la que será considerada como una cláusula que libera al transportista de su responsabilidad.

Artículo 4º

1. Ni el transportador ni el buque serán responsables de las pérdidas o daño que provengan o resulte de la estado de la falta de condiciones de navegabilidad del buque, a menos que sea imputable a una falta de diligencia razonable por parte del transportador para poner al buque en condición de navegabilidad, o para asegurarle una tripulación, equipo y abastecimiento convenientes, o para poner las bodegas, cámaras frías y frigoríficas y demás partes del buque en las que se transportan las mercancías, en forma idónea y segura para su recepción, transporte y conservación, de conformidad con las disposiciones del párrafo 1 del artículo 3º. Siempre que resulte una pérdida o daño por falta de condiciones de navegabilidad, la carga de la prueba en lo que concierne al ejercicio de la diligencia razonable pesará sobre el transportador o sobre cualquier otra persona que reclame la exoneración de acuerdo con este artículo.

2. Ni el transportador ni el buque serán responsables por pérdida o daño que surjan o resulten de:

- a) Los actos, negligencia o falta del capitán, marinero, práctico o los empleados del transportador, en la navegación o en el manejo del buque;
- b) Un incendio, a menos que sea causado por hecho o falta del transportador;
- c) Peligro, riesgos o accidentes de mar o de otras aguas navegables;
- d) Actos fortuitos;
- e) Hechos de guerra;
- f) Actos de enemigos públicos;
- g) Arresto o coacción por soberano, autoridades o pueblo, o embargo judicial;
- h) Restricción de cuarentena;
- i) Acto u omisión del cargador o propietario de las mercancías, de su agente o representante;
- j) Huelgas o *lockouts*, o de paros o trabas puestas al trabajo, provenientes de cualquier causa que sea, parcial o general;
- k) Motines o tumultos civiles;
- l) Salvamento o tentativa de salvamento de vidas o de bienes en el mar;
- m) Disminución en volumen o peso o cualquier otra pérdida o daño originadas de un defecto inherente, naturaleza especial o vicio propio de la mercancía;
- n) Insuficiencia de embalaje;
- o) Insuficiencia o imperfección de las marcas;
- p) Defectos latentes no descubiertos por el ejercicio de una diligencia razonable;
- q) Cualquier otra causa que no provenga de un acto o de culpa del transportador o de un acto o de culpa de los agentes o empleados del transportador, pero la carga de la prueba recaerá sobre la persona que reclame el beneficio de esta excepción, quien deberá comprobar que ni la culpa personal ni el acto del transportador ni la culpa personal ni el acto del transportador han contribuido a la pérdida o al daño.

3. El cargador no será responsable de las pérdidas o daños sufridos por el transportador o el buque que provengan o resulten de cualquier causa en que no haya acto, culpa o negligencia del cargador, sus agentes o sus empleados.

4. Ningún cambio de ruta para salvar o tratar de salvar vidas o bienes en el mar, ni ninguna desviación razonable, serán consideradas como una infracción o incumplimiento de estas Reglas o del contrato de transporte, y el transportador no será responsable de ninguna pérdida o daño que resulte de ello.

5. El transportador y el buque no serán responsables en ningún caso de las pérdidas o daños causados a la mercancía, o concernientes a las mismas, por una suma que exceda de 100 Libras Esterlinas por bulto o unidad, o el equivalente de esa suma en otra moneda, a no ser que la naturaleza y el valor de esas mercancía hayan sido declarados por el cargador antes de su embarque y que esa declaración haya sido anotada en el conocimiento de embarque.

Esa declaración así anotada en el conocimiento de embarque constituirá una presunción, salvo prueba en contrario, pero no comprometerá al transportador, quien podrá debatirla.

Por acuerdo entre el transportador, capitán o agente del transportador y el cargador, podrá ser determinada una suma máxima diferente de la establecida en este párrafo, siempre que ese máximo convencional no sea inferior a la cifra arriba mencionada.

Ni el transportador ni el buque serán responsables en ningún caso de pérdidas o daños causados a las mercancías o concernientes a las misma, si en el conocimiento de embarque el cargador ha hecho a sabiendas una declaración falsa de su naturaleza o de su valor.

6. Las mercancías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa, cuyo embarque no habrían permitido el transportador, el capitán o el agente del transportador al conocer su naturaleza o su carácter, podrán en cualquier momento antes de su descarga ser desembarcadas en cualquier lugar o destruidas o transformadas en inofensivas por el transportador sin indemnización, y el cargador de esas mercancías será responsable de todo daño y gastos que provengan o resulten directa o indirectamente de su embarque. Si alguna de esas mercancías embarcadas con el conocimiento y consentimiento del transportador llegara a constituir un peligro para el buque o la carga, podrán del mismo modo ser desembarcada o destruida o hechas inofensivas por el transportador, sin responsabilidad por parte del transportador, salvo si se trata de avería gruesa, cuando proceda declararla.

Artículo 5º

El transportador estará en libertad de renunciar en todo o en parte a sus derechos y exoneraciones o de incrementar las obligaciones y responsabilidades que le corresponden de acuerdo con las reglas contenidas en estos artículos, con tal de que tal renuncia o incremento se inserte en el conocimiento de embarque entregado al cargador. Ninguna de las disposiciones de estas reglas se aplicarán a los contratos de fletamento, pero si se emiten conocimientos de embarque de un buque sujeto a un contrato de fletamento, quedarán sometidos a las condiciones de estas reglas. Ninguna disposición de estas reglas se considerará que impide la inserción en un conocimiento de embarque de cualquier disposición lícita con respecto a gruesa.

Artículo 6º

No obstante las disposiciones de los artículos precedentes, un transportador, capitán o agente del transportador y el cargador están en libertad, con relación a mercancías determinadas, cualesquiera que sean, de hacer cualquier contrato con cualesquiera que sean, de hacer cualquier contrato con cualesquiera condiciones concernientes a la responsabilidad y a las obligaciones del transportador con esas mercancías, como también a los derechos y a las exoneraciones del transportador con respecto a esas

mercancías, o a sus obligación con respecto al estado de navegabilidad del buque, en tanto en cuanto tal estipulación no sea contraria al orden público, o al cuidado o diligencia de sus dependientes o agentes con relación a la carga, manipulación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de las mercancías transportadas por mar, con tal de que en este caso no haya sido expedido ni se expida ningún conocimiento de embarque, y que las condiciones pactadas se hagan figurar en un recibo que será un documento no negociable, y llevará constancia de ese carácter. Cualquier convenio celebrado en esta forma tendrá pleno efecto legal.

Sin embargo se ha convenido que este artículo no se aplicará a los cargamentos comerciales ordinarios efectuados en el curso normal del tráfico, sino solamente a otros cargamentos en los que el carácter y la condición de los bienes a transportar y las circunstancias, los términos y las condiciones en las que debe hacerse el transporte sean de naturaleza tal que justifiquen un convenio especial.

Artículo 7º

Ninguna disposición en estas reglas prohíbe a un transportador o a un cargador hacer figurar en un contrato estipulaciones, condiciones, reservas o exenciones concernientes a las obligaciones y responsabilidades del transportador o del buque por la pérdida o los daños que sobrevengan a las mercancías, o concernientes a su custodia, cuidado y conservación, anteriores a la carga y posteriores a la descarga del buque en el cual las mercancías sean transportadas por mar.

Artículo 8º

Las disposiciones en estas reglas no afectan ni los derechos ni las obligaciones del transportador tal como ellas resulten de cualquier ley en vigencia, relativa a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación por mar.

Artículo 9º

Las unidades monetarias que se tratan en la presente Convención se entienden en valor oro. Aquellos Estados contratantes donde la libra esterlina no se emplea como unidad monetaria se reservan el derecho de convertir en cifras redondas, según su sistema monetario, las sumas indicadas en libras esterlinas en la presente Convención. Las leyes nacionales pueden reservar al deudor la facultad de pagar su deuda en la moneda nacional, al tipo de cambio que fija el día de la llegada del buque en el puerto en que se descargue la mercancía de que se trata.

Artículo 10º

Las disposiciones de la presente Convención se aplicarán a cualquier conocimiento expedido en uno de los Estados contratantes.

Artículo 11º

Al expirar un plazo de dos años a más tardar a contar del día de la firma de la Convención, el gobierno belga se pondrá en comunicación con los gobiernos de las altas partes contratantes que se hayan declarado dispuestos a ratificarla, con objeto de decidir si corresponde ponerla en vigor. Las ratificaciones serán depositadas en Bruselas en la fecha que se fijará de común acuerdo entre dichos gobiernos. El primer depósito de ratificación será certificado por medio de un acta firmada por los representantes de los Estados que en él participen y por el ministro de relaciones exteriores de Bélgica. Los depósitos ulteriores se harán mediante una notificación escrita, dirigida al gobierno

belga y acompañada del instrumento de ratificación. Copia certificada conforme del acta relativa al primer depósito de ratificaciones, de las notificaciones mencionadas en el párrafo precedente, así como de los instrumentos de ratificación que los acompañen, será enviada inmediatamente por el gobierno belga y por vía diplomática a los Estados que firmaron la presente Convención o que han adherido a ella. En los casos previstos en el párrafo precedente dicho gobierno hará conocer al mismo tiempo la fecha en que recibió la notificación.

Artículo 12º

Los Estados no signatarios podrán adherir a la presente Convención, hayan estado o no representados en la Conferencia Internacional de Bruselas. El Estado que desee adherirse notificará por escrito su deseo al gobierno belga transmitiéndole el acta de adhesión que será depositada en los archivos de dicho gobierno. El gobierno belga transmitirá de inmediato a todos los Estados signatarios o adherentes, copia certificada conforme de la notificación, así como del acta de adhesión, indicando la fecha en que ha recibido la notificación.

Artículo 13º

Las altas partes contratantes pueden declarar al firmar el depósito de las ratificaciones o en el momento de su adhesión, que la aceptación que prestan a la presente Convención no se aplica a algunos o bien a ninguno de los dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar que se hallen bajo su soberanía o autoridad. En consecuencia, pueden adherirse ulteriormente por separado en nombre de uno u otros de esos dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar así excluidos en su declaración original. Pueden también adjuntándose a estas disposiciones, denunciar la presente Convención separadamente para uno o varios de sus dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar que se hallen bajo su soberanía o autoridad.

Artículo 14º

Con respecto a los Estados que hayan participado en el primer depósito de ratificaciones, la presente Convención surtirá efectos un año después de la fecha del acta de ese depósito. En cuanto a los Estados que ulteriormente la ratifiquen o que adhieran a ella, así como en los casos en que la entrada en vigor se haga ulteriormente y de acuerdo al artículo 13, surtirá efecto seis meses después de haber sido recibidas por el gobierno belga las notificaciones previstas en el artículo 11, párrafo 2, y en el artículo 12, párrafo 2.

Artículo 15º

Si ocurriera que uno de los Estados contratantes quisiese denunciar la presente Convención, la denuncia será notificada por escrito al gobierno belga, el cual transmitirá inmediatamente copia certificada conforme de la notificación a todos los otros Estados, haciéndoles conocer la fecha en que la ha recibido. La denuncia producirá efecto únicamente con respecto a l Estado que la haya notificado y un año después de haber llegado la notificación a poder del gobierno belga.

Artículo 16º

Cada estado contratante tendrá el derecho de provocar la reunión de una nueva conferencia, con el fin de buscar las mejoras que pudieran introducirse en la presente Convención. El Estado que quiera hacer uso de esa facultad deberá notificar su deseo a

los otros Estados con un año de anticipación, por intermedio del gobierno belga, el cual se encargará de convocar la conferencia.

Hecho en Bruselas, en un solo ejemplar, Agosto 25 de 1924.

PROTOCOLO DE FIRMA

Al proceder a la firma de la Convención internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, los plenipotenciarios abajo firmantes han adoptado el presente Protocolo que tendrá la misma fuerza y el mismo valor que si sus disposiciones estuviesen incluidas en el texto mismo de la Convención a la cual se refiere. Las altas partes contratantes podrán hacer efectiva esta Convención, ya sea dándole fuerza de ley, ya sea introduciendo en su legislación nacional las reglas adoptadas por la Convención bajo la forma apropiada a esa legislación.

Se reservan expresamente el derecho:

1. De precisar que en los casos previstos por el artículo 4º, párrafo 2, de (c) a (p), el portador del conocimiento de embarque podrá determinar la culpa personal del transportador o las culpas de sus empleados, no establecidas en el párrafo (a).
2. De aplicar, en lo concerniente al cabotaje nacional, el artículo 6º a todas las categorías de mercancías, sin tener en cuenta la restricción que figura en el último párrafo de dicho artículo. Hecho en Bruselas, en un solo ejemplar, Agosto 25, 1924.

PROTOCOLO DE BRUSELAS, DE 23 DE FEBRERO DE 1968. (REGLAS DE LA HAYA-VISBY) PROTOCOLO POR EL QUE SE MODIFICA LA CONVENCIÓN INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO, FIRMADO EN BRUSELAS EL 25 DE AGOSTO DE 1924.

Considerando que es conveniente enmendar la Convención Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, firmada en Bruselas el 25 de agosto de 1924, se han acordado las siguientes disposiciones:

Artículo 1º

1. En el artículo 3º, párrafo 4, se agrega el siguiente texto: “Sin embargo, no se admitirá prueba en contra cuando el conocimiento de embarque ha sido transferido a un tercero tenedor de buena fe.”
2. En el artículo 3º, párrafo 6, el ítem 4 es reemplazado por la disposición siguiente: “Bajo reserva de las disposiciones del párrafo 6 bis, el transportador y el buque estarán exentos de responsabilidad en lo referente a las mercancías, salvo que se promueva una acción dentro del año de su entrega o de la fecha en que debieron ser entregadas. Este plazo puede sin embargo prolongarse por un acuerdo celebrado entre las partes, posteriormente al hecho que da lugar a la acción”.
3. En el artículo 3 agrega después del párrafo 6, un párrafo 6 bis, redactado de la siguiente manera: “Las acciones recursorias de indemnización o de repetición podrán ejercerse, aún después de la expiración del plazo previsto en el párrafo, si se ejercitan dentro del plazo determinado por la ley del tribunal que entiende en la causa. En todo caso, este plazo no podrá ser inferior a tres meses, a partir del día en que la persona que ejerce la acción recursoria ha satisfecho la reclamación o ha sido notificada de la acción seguida contra ella”.

Artículo 2º

Se suprime el artículo 4º, párrafo 5, y se lo reemplaza por el siguiente: “a) Salvo que la naturaleza y el valor de las mercancías hayan sido declarados por el cargador antes de su embarque y que esta declaración figure en el conocimiento de embarque, el transportador y el buque no serán en ningún caso responsables de las pérdidas o daños causados a las mercancías o concerniente a ellas, por una suma superior al equivalente de 10.00 francos por bulto o unidad, ó 30 francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, siendo aplicable el límite máximo.

“b) La suma total debida será calculada con referencia al valor de las mercancías en el lugar y en la fecha en que se descargan, conforme al contrato o en la fecha y en el lugar en que debieron haber sido descargadas. El valor de la mercancía se determina según su cotización en bolsa, en su defecto, según el precio corriente en el mercado o, en defecto de ambos, según el valor usual de las mercancías de la misma naturaleza y calidad.

“c) Cuando un “container”, un “pallet” o cualquier artefacto similar sea utilizado para acumular mercancías, todo bulto o unidad enumerada en el conocimiento de embarque como incluido en este artefacto, será considerado como un bulto o unidad en el sentido

de este párrafo. Fuera del caso previsto el artefacto se considerará como bulto o unidad.

“d) Por franco debe entenderse una unidad consistente en 65, 5 miligramos de oro del título de 900 milésimos de fino. La fecha de convertibilidad de la suma acordada en moneda nacional, será determinada por la ley de la jurisdicción en cargada del caso.

“e) Ni el transportador ni el buque podrán beneficiarse con la limitación de responsabilidad establecida en este párrafo si se comprueba que el daño resulta de un acto o de una omisión del transportador que haya tenido lugar, sea con la intención de ocasionar un daño, sea temerariamente y con conciencia de que probablemente resultaría un daño.

“f) La declaración mencionada en el ítem a) de este párrafo incluida en el conocimiento de embarque constituirá una presunción, salvo prueba en contrario, pero no obligará al transportador que podrá contestarla.

“g) Por convención entre el transportador, capitán o agente del transportador y el cargador pueden determinarse otras sumas máximas que las mencionadas en el ítem a) de este párrafo, con tal que ese máximo convencional no sea inferior a la suma máxima mencionada en ese párrafo.

“h) Ni el transportador ni el buque serán responsables en ningún caso o pérdida o daño causado a las mercaderías, o que les conciernan, si en el conocimiento el cargador ha hecho conscientemente una falsa declaración sobre su naturaleza o valor.

Artículo 3º

Se agrega entre los artículos 4º y 5º de la Convención, un artículo 4 bis redactado de la siguiente manera:

1. Las exoneraciones y limitaciones previstas en la presente Convención son aplicables a toda acción contra el transportador con respecto a las pérdidas o daños a mercaderías objeto de un contrato de transporte, ya sea que la acción se funde en la responsabilidad contractual o en la responsabilidad extracontractual.
2. Si esa acción se intenta contra un dependiente o agente del transportador, este dependiente o agente del transportador, este dependiente o agente podrá prevalerse de las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad que el transportador puede invocar en virtud de esta Convención.
3. El conjunto de las sumas puestas a cargo del transportador y de sus dependientes o agente no excederá, en este caso el límite previsto en la presente Convención.
4. Sin embargo, el dependiente o agente no podrá invocar las disposiciones del presente artículo si se prueba que el daño resulta de un acto o una omisión de este dependiente o agente que haya tenido lugar, sea con intención de provocar el daño, sea temerariamente y con conciencia que resultaría probablemente un daño.

Artículo 4º

Se reemplaza el artículo 9º de la Convención por la disposición siguiente: “La presente Convención no afectará las disposiciones de las Convenciones Internacionales o de las leyes nacionales que rigen la responsabilidad por daños nucleares”.

Artículo 5º

Se reemplaza al artículo 10 de la Convención por la disposición siguiente: “Las disposiciones de la presente Convención se aplicarán a todo conocimiento de embarque relativo a un transporte de mercancías efectuado entre puertos pertenecientes a dos Estados diferentes cuando”:

- a) El conocimiento se otorgue en un Estado Contratante, o

- b) El transporte se efectuó desde el puerto de un Estado Contratante, o
- c) El conocimiento prevea que las disposiciones de la presente Convención o de otra legislación que la ha hecho efectiva, regirán el contrato. “Cualquiera que sea la nacionalidad del buque, del transportador, del cargador, del destinatario o de cualquier persona interesada”. “Cada Estado Contratante aplicará las disposiciones de la presente Convención a los conocimientos mencionados anteriormente”. “ El presente artículo no impedirá a un Estado Contratante aplicar las disposiciones de la presente Convención a los conocimientos que no están incluidos en los párrafos precedentes.”

Artículo 6º

Entre las Partes Contratantes del presente Protocolo, la Convención y el Protocolo serán considerados e interpretados como uno solo y único instrumento. Una de las partes del presente protocolo no estará obligada a aplicar las disposiciones del presente protocolo a los conocimientos otorgados en un Estado Contratante de la Convención, pero no Contratante de este protocolo.

Artículo 7º

Entre las Partes Contratantes del presente Protocolo, la denuncia de la Convención por una de ellas en virtud del artículo 15 de esta última no debe interpretarse como denuncia de la Convención enmendada por el presente Protocolo.

Artículo 8º

Cualquier diferencia entre las Partes Contratantes concernientes a la interpretación o la aplicación de la Convención, que no se pueda arreglar por vía de negociación, será sometida a arbitraje, a pedido de una de ellas. Si dentro de los 6 meses siguientes a la fecha del pedido de arbitraje, las Partes Contratantes no llegan a un acuerdo sobre la organización del arbitraje, cualquiera de las partes puede someter el diferendo a la Corte Internacional de Justicia, formulando una petición conforme al estatuto de dicha Corte.

Artículo 9º

1. Cada Parte Contratante podrá, en el momento en que firme el protocolo o lo ratifique o adhiera, declarar que no se considera ligada por el artículo 8 del presente Protocolo. Las otras Partes Contratantes no estarán obligadas por este artículo hacia cualquier Parte Contratante que haya formulado dicha reserva.
2. Cualquier Parte Contratante que haya formulado una reserva conforme al párrafo precedente podrá en cualquier momento dejar sin efecto dicha reserva por una notificación dirigida al gobierno belga.

Artículo 10º

El presente se abrirá a la firma de los Estados que hayan ratificado o adherido a la Convención antes de febrero de 1986, al igual que a todo Estado representado en la 12 sesión de la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo (1967-1968).

Artículo 11º

1. El presente Protocolo será ratificado.
2. la ratificación del presente Protocolo por un Estado que no es parte de la Convención significa su adhesión a la Convención.
3. Los instrumentos de ratificación se depositarán ante el Gobierno Belga.

Artículo 12º

1. Los Estados miembros de la organización de las Naciones Unidas, o de las instituciones especializadas de las Naciones Unidas, que no estuvieron representados en la 12 sesión de la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo, podrán adherir al presente Protocolo.
2. La adhesión al presente Protocolo significa la adhesión a la Convención.
3. Los instrumentos de adhesión se depositarán ante el gobierno Belga.

Artículo 13º

1. El presente Protocolo entrará en vigor tres meses después de la fecha de depósito de 10 instrumentos de ratificación o de adhesión, de los cuales por lo menos cinco deberán ser de Estados que posea cada uno un tonelaje global igual o superior a un millón de toneladas brutas.
2. Para cada Estado que ratifique o que adhiera al presente Protocolo, después de la fecha del depósito de los instrumentos de ratificación o de adhesión determinante de la puesta en vigor como está fijada en el párrafo 1 del presente artículo, el presente Protocolo entrará en vigor tres meses después del depósito de su instrumento de ratificación o de adhesión.

Artículo 14º

1. Cada uno de los Estados contratantes podrá denunciar este Protocolo por notificación al gobierno Belga.
2. Esta denuncia implica la denuncia de la Convención.
3. La denuncia tendrá efecto un año después de la recepción de la notificación por el gobierno Belga.

Artículo 15º

1. Cualquier Estado Contratante podrá, en el momento de la firma, de la ratificación, de la adhesión o en cualquier momento posterior, notificar por escrito al gobierno Belga, a cuáles territorios que están bajo su soberanía o de los cuales tiene la representación internacional, se aplica el presente Protocolo en lo que respecta a dicho Estado.
2. Esta extensión también se aplicará a la Convención, si está aún no se aplica a los territorios.
3. Cualquier Estado Contratante que haya hecho una declaración con respecto al párrafo 1 del presente artículo podrá, en cualquier momento, informar al gobierno Belga que el Protocolo cesa de aplicarse a los territorios en cuestión. Esta denuncia entrará en vigor un año después de la notificación de la denuncia; lo mismo se aplica a la Convención.

Artículo 16º

Las Partes Contratantes pueden poner en vigencia este Protocolo dándole carácter de ley, o incorporando a su legislación, de manera adecuada a esta última, las normas del presente Protocolo.

Artículo 17º

El Gobierno Belga notificará a los Estados representados en la 12 sesión (1967-1968) de la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo, a los Estados que adhieran al presente protocolo y a los Estados Contratantes de la Convención:

1. Las firmas, ratificaciones y adhesiones recibidas en aplicación de los artículos 10, 11 y 12.
2. La fecha en la que el presente Protocolo entrará en vigencia en virtud del artículo 13.

3. Las notificaciones hechas con respecto a los territorios según el artículo 15.

4. Las denuncias recibidas según el artículo 14.

Hecho en Bruselas el 23 de febrero de 1968, en idiomas francés e inglés haciendo igualmente fe ambos textos, en un solo ejemplar, que quedará depositado en los archivos del gobierno belga, el cual entregará copias certificadas conformes.

CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS, 1978 (HAMBURGO)

Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI)

Hamburgo 1º de marzo de 1978

PREAMBULO

PARTE I. DISPOSICIONES GENERALES

PARTE II. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

PARTE III. RESPONSABILIDAD DEL CARGADOR

PARTE IV. DOCUMENTOS DE TRANSPORTE

PARTE V. RECLAMACIONES Y ACCIONES

PARTE VI. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

PARTE VII CLAUSULAS FINALES

A. Antecedentes de las Reglas de Hamburgo

1. Las Reglas de La Haya
2. Descontento con el sistema de las Reglas de La Haya
3. Medidas encaminadas a revisar la legislación relativa al transporte marítimo de mercancías

B. Características principales de las Reglas de Hamburgo

1. Ámbito de aplicación
2. Período de responsabilidad
3. Fundamento de la responsabilidad del porteador
4. Carga sobre cubierta
5. Responsabilidad por el retraso
6. Limitación de la responsabilidad financiera
7. Derechos de los empleados y agentes del porteador
8. Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad
9. Responsabilidad del porteador y del porteador efectivo; transporte directo
10. Responsabilidad del cargador
11. Documentos de transporte
 - a) Conocimientos de embarque
 - b) Otros documentos de transporte
12. Reclamaciones y acciones
 - a) Prescripción de las acciones
 - b) Jurisdicción
13. Otras disposiciones

C. Uniformidad de la Legislación

PREÁMBULO

Los ESTADOS PARTES EN EL PRESENTE CONVENIO,

HABIENDO RECONOCIDO la conveniencia de fijar de común acuerdo ciertas reglas relativas al transporte marítimo de mercancías,

HAN DECIDIDO celebrar un convenio a esos efectos y han acordado lo siguiente:

PARTE I. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Definiciones

En el presente Convenio:

1. Por "porteador" se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador.
2. Por "porteador efectivo" se entiende toda persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de las mercancías, o de una parte del transporte, así como cualquier otra persona a quien se ha encomendado esa ejecución.
3. Por "cargador" se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador, o toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta entrega efectivamente las mercancías al porteador en relación con el contrato de transporte marítimo.
4. Por "consignatario" se entiende la persona autorizada para recibir las mercancías.
5. El término "mercancías" comprende los animales vivos; cuando las mercancías se agrupan en un contenedor, una paleta u otro elemento de transporte análogo, o cuando estén embaladas, el término "mercancías" comprenderá ese elemento de transporte o ese embalaje si ha sido suministrado por el cargador.
6. Por "contrato de transporte marítimo" se entiende todo contrato en virtud del cual el porteador se compromete, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por mar de un puerto a otro; no obstante, el contrato que comprenda transporte marítimo y también transporte por cualquier otro medio se considerará contrato de transporte marítimo a los efectos del presente Convenio sólo por lo que respecta al transporte marítimo.
7. Por "conocimiento de embarque" se entiende un documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo y acredita que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías, y en virtud del cual éste se compromete a entregarlas contra la presentación del documento. Constituye tal compromiso la disposición incluida en el documento según la cual las mercancías han de entregarse a la orden de una persona determinada, a la orden o al portador.

8. La expresión "por escrito" comprende, entre otras cosas, el telegrama y el télex.

Artículo 2. Ambito de aplicación

1. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los contratos de transporte marítimo entre dos Estados diferentes, siempre que:

- a) El puerto de carga previsto en el contrato de transporte marítimo esté situado en un Estado Contratante; o
- b) El puerto de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo esté situado en un Estado Contratante; o
- c) Uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato de transporte marítimo sea el puerto efectivo de descarga y ese puerto esté situado en un Estado Contratante; o
- d) El conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo se emita en un Estado Contratante; o
- e) El conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo estipule que el contrato se regirá por las disposiciones del presente Convenio o por la legislación de un Estado que dé efecto a esas disposiciones.

2. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán sea cual fuere la nacionalidad del buque, del porteador, del porteador efectivo, del cargador, del consignatario o de cualquier otra persona interesada.

3. Las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán a los contratos de fletamento. No obstante, cuando se emita un conocimiento de embarque en cumplimiento de un contrato de fletamento, las disposiciones del Convenio se aplicarán a ese conocimiento de embarque si éste regula la relación entre el porteador y el tenedor del conocimiento que no sea el fletador.

4. Si en un contrato se prevé el transporte de mercancías en embarques sucesivos durante un plazo acordado, las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a cada uno de esos embarques. No obstante, cuando un embarque se efectúe en virtud de un contrato de fletamento, se aplicarán las disposiciones del párrafo 3 de este artículo.

Artículo 3. Interpretación del Convenio

En la interpretación y aplicación de las disposiciones del presente Convenio se tendrán en cuenta su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad.

PARTE II. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

Artículo 4. Período de responsabilidad

1. La responsabilidad del porteador por las mercancías en virtud del presente Convenio abarca el período durante el cual las mercancías están bajo la custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.

2. A los efectos del párrafo 1 de este artículo, se considerará que las mercancías están bajo la custodia del porteador:

a) Desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas:

i) Del cargador o de la persona que actúe en su nombre; o

ii) De una autoridad u otro tercero en poder de las cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de carga, se hayan de poner las mercancías para ser embarcadas;

b) Hasta el momento en que las haya entregado:

i) Poniéndolas en poder del consignatario; o

ii) En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del porteador, poniéndolas a disposición del consignatario de conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables en el puerto de descarga; o

iii) Poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.

3. En los párrafos 1 y 2 de este artículo, los términos "porteador" o "consignatario" designan también a los empleados o agentes del porteador o del consignatario, respectivamente.

Artículo 5. Fundamento de la responsabilidad

1. El porteador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del artículo 4, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

2. Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas en el puerto de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso sería razonable exigir de un porteador diligente.

3. El titular de una acción por pérdida de las mercancías podrá considerarlas perdidas si no han sido entregadas conforme a lo dispuesto en el artículo 4 dentro de un plazo de 60 días consecutivos siguientes a la expiración del plazo de entrega determinado con arreglo al párrafo 2 de este artículo.

4. a) El porteador será responsable:

i) De la pérdida o el daño de las mercancías, o del retraso en la entrega, causados por incendio, si el demandante prueba que el incendio se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes;

ii) De la pérdida, el daño o el retraso en la entrega respecto de los cuales el demandante pruebe que han sobrevenido por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes en la adopción de todas las medidas que razonablemente podían exigirse para apagar el incendio y evitar o mitigar sus consecuencias;

b) En caso de incendio a bordo que afecte a las mercancías, se realizará, si el reclamante o el porteador lo desean, una investigación de la causa y las circunstancias del incendio de conformidad con las prácticas del transporte marítimo y se proporcionará un ejemplar del informe sobre la investigación al porteador y al reclamante que lo soliciten.

5. En el transporte de animales vivos, el porteador no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega resultantes de los riesgos especiales inherentes a ese tipo de transporte. Cuando el porteador pruebe que ha cumplido las instrucciones especiales que con respecto a los animales le dio el cargador y que, atendidas las circunstancias del caso, la pérdida, el daño o el retraso en la entrega pueden atribuirse a tales riesgos, se presumirá que éstos han sido la causa de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, a menos que existan pruebas de que la totalidad o parte de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provenían de culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes.

6. El porteador no será responsable, salvo por avería gruesa, cuando la pérdida, el daño o el retraso en la entrega hayan provenido de medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas o de medidas razonables adoptadas para el salvamento de mercancías en el mar.

7. Cuando la culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes concorra con otra causa para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, el porteador será responsable sólo en la medida en que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega puedan atribuirse a esa culpa o negligencia, a condición de que pruebe el importe de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que no pueda atribuirse a culpa o negligencia.

Artículo 6. Limitación de la responsabilidad

1. a) La responsabilidad del porteador por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de la mercancías, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a 835 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o a 2,5 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor;

b) La responsabilidad del porteador por el retraso en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte marítimo de mercancías;

c) En ningún caso la responsabilidad acumulada del porteador por los conceptos enunciados en los apartados a) y b) de este párrafo excederá del límite determinado en

virtud del apartado a) por la pérdida total de las mercancías respecto de las cuales se haya incurrido en esa responsabilidad.

2. Para determinar, a los efectos del apartado a) del párrafo 1 de este artículo, qué cantidad es mayor, se aplicarán las normas siguientes:

a) Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo, todo bulto o unidad de carga transportada que, según el conocimiento de embarque, si se emite, o según cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, estén contenidos en ese elemento de transporte se considerarán como un bulto o una unidad de carga transportada. Salvo en este caso, las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una unidad de carga transportada;

b) En los casos en que se haya perdido o dañado el propio elemento de transporte, ese elemento será considerado, si no es propiedad del porteador o no ha sido suministrado por éste, como una unidad independiente de carga transportada.

3. Por unidad de cuenta se entiende la unidad de cuenta mencionada en el artículo 26.

4. El porteador y el cargador podrán pactar límites de responsabilidad superiores a los establecidos en el párrafo 1.

Artículo 7. Aplicación a reclamaciones extracontractuales

1. Las exoneraciones y límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio serán aplicables a toda acción contra el porteador respecto de la pérdida o el dano de las mercancías a que se refiera el contrato de transporte marítimo, así como respecto del retraso en la entrega, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, la responsabilidad extracontractual o en otra causa.

2. Si se ejercita tal acción contra un empleado o agente del porteador, ese empleado o agente, si prueba que ha actuado en el ejercicio de sus funciones, podrá acogerse a las exoneraciones y límites de responsabilidad que el porteador pueda invocar en virtud del presente Convenio.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, la cuantía total de las sumas exigibles del porteador o de cualquiera de las personas a que se refiere el párrafo 2 de este artículo no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.

Artículo 8. Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad

1. El porteador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 6 si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión del porteador realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 7, el empleado o agente del porteador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 6 si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión de ese empleado o agente realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

Artículo 9. Carga sobre cubierta

1. El porteador podrá transportar mercancías sobre cubierta sólo si ello está en conformidad con un acuerdo celebrado con el cargador o con los usos del comercio de que se trate, o si lo exigen las disposiciones legales vigentes.

2. Si el porteador y el cargador han convenido en que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubierta, el porteador incluirá una declaración a tal efecto en el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo. A falta de esa declaración, el porteador deberá probar que se ha celebrado un acuerdo para el transporte sobre cubierta; no obstante, el porteador no podrá invocar tal acuerdo contra un tercero, incluido un consignatario, que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.

3. Cuando las mercancías hayan sido transportadas sobre cubierta en contravención de lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo o cuando el porteador no pueda invocar, en virtud del párrafo 2 de este artículo, un acuerdo para el transporte sobre cubierta, el porteador, no obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 5, será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, que provengan únicamente del transporte sobre cubierta, y el alcance de su responsabilidad se determinará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6 o en el artículo 8 del presente Convenio, según el caso.

4. El transporte de mercancías sobre cubierta en contravención del acuerdo expreso de transportarlas bajo cubierta se considerará una acción u omisión del porteador en el sentido del artículo 8.

Artículo 10. Responsabilidad del porteador y del porteador efectivo

1. Cuando la ejecución del transporte o de una parte del transporte haya sido comendada a un porteador efectivo, independientemente de que el contrato de transporte marítimo lo autorice o no, el porteador seguirá siendo responsable de la totalidad del transporte con arreglo a lo dispuesto en el presente Convenio. Respecto del transporte que sea ejecutado por el porteador efectivo, el porteador será responsable de las acciones y omisiones que el porteador efectivo y sus empleados y agentes realicen en el ejercicio de sus funciones.

2. Todas las disposiciones del presente Convenio por las que se rige la responsabilidad del porteador se aplicarán también a la responsabilidad del porteador efectivo respecto del transporte que éste haya ejecutado. Se aplicarán las disposiciones de los párrafos 2 y 3 del artículo 7 y del párrafo 2 del artículo 8 si se ejercita una acción contra un empleado o agente del porteador efectivo.

3. Todo acuerdo especial en virtud del cual el porteador asuma obligaciones no impuestas por el presente Convenio o renuncie a derechos conferidos por el presente Convenio surtirá efecto respecto del porteador efectivo sólo si éste lo acepta expresamente y por escrito. El porteador seguirá sujeto a las obligaciones o renunciaciones resultantes de ese acuerdo especial, independientemente de que hayan sido aceptadas o no por el porteador efectivo.

4. En los casos y en la medida en que el porteador y el porteador efectivo sean ambos responsables, su responsabilidad será solidaria.

5. La cuantía total de las sumas exigibles del porteador, del porteador efectivo y de sus empleados y agentes no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.

6. Las disposiciones de este artículo se aplicarán sin perjuicio del derecho de repetición que pueda existir entre el porteador y el porteador efectivo.

Artículo 11. Transporte directo

1. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 10, cuando un contrato de transporte marítimo estipule explícitamente que una parte especificada del transporte a que se refiere ese contrato será ejecutada por una persona determinada distinta del porteador, el contrato podrá estipular asimismo que el porteador no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que hayan sido causados por un hecho ocurrido cuando las mercancías estaban bajo la custodia del porteador efectivo durante esa parte del transporte. No obstante, la estipulación que limite o excluya tal responsabilidad no surtirá efecto si no puede incoarse ningún procedimiento judicial contra el porteador efectivo ante un tribunal competente con arreglo al párrafo 1 o al párrafo 2 del artículo 21. La prueba de que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega fueron causados por ese hecho corresponderá al porteador.

2. El porteador efectivo será responsable, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 10, de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que hayan sido causados por un hecho ocurrido mientras las mercancías estaban bajo su custodia.

PARTE III. RESPONSABILIDAD DEL CARGADOR

Artículo 12. Norma general

El cargador no será responsable de la pérdida sufrida por el porteador o por el porteador efectivo, ni del daño sufrido por el buque, a no ser que tal pérdida o daño hayan sido causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes. Los empleados o agentes del cargador tampoco serán responsables de tal pérdida o daño, a no ser que hayan sido causados por culpa o negligencia de su parte.

Artículo 13. Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas

1. El cargador señalará de manera adecuada las mercancías peligrosas como tales mediante marcas o etiquetas.

2. El cargador, cuando ponga mercancías peligrosas en poder del porteador o de un porteador efectivo, según el caso, le informará del carácter peligroso de aquéllas y, a ser necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Si el cargador no lo hace y el porteador o el porteador efectivo no tienen conocimiento del carácter peligroso de las mercancías por otro conducto:

a) El cargador será responsable respecto del porteador y de todo porteador efectivo de los perjuicios resultantes del embarque de tales mercancías; y

b) Las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización.

3. Las disposiciones del párrafo 2 de este artículo no podrán ser invocadas por una persona que durante el transporte se haya hecho cargo de las mercancías a sabiendas de su carácter peligroso.

4. En los casos en que las disposiciones del apartado b) del párrafo 2 de este artículo no se apliquen o no puedan ser invocadas, las mercancías peligrosas, si llegan a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes, podrán ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización, salvo cuando exista la obligación de contribuir a la avería gruesa o cuando el porteador sea responsable de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5.

PARTE IV. DOCUMENTOS DE TRANSPORTE

Artículo 14. Emisión del conocimiento de embarque

1. Cuando el porteador o el porteador efectivo se haga cargo de las mercancías, el porteador deberá emitir un conocimiento de embarque al cargador, si éste lo solicita.

2. El conocimiento de embarque podrá ser firmado por una persona autorizada al efecto por el porteador. Se considerará que un conocimiento de embarque firmado por el capitán del buque que transporte las mercancías ha sido firmado en nombre del porteador.

3. La firma en el conocimiento de embarque podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del País en que se emita el conocimiento de embarque.

Artículo 15. Contenido del documento de embarque

1. En el conocimiento de embarque deberán constar, entre otros, los datos siguientes:

a) La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el cargador;

- b) El estado aparente de las mercancías;
- c) El nombre y el establecimiento principal del porteador;
- d) El nombre del cargador;
- e) El nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el cargador;
- f) El puerto de carga según el contrato de transporte marítimo y la fecha en que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en ese puerto;
- g) El puerto de descarga según el contrato de transporte marítimo;
- h) El número de originales del conocimiento de embarque, si hubiera más de uno;
- i) El lugar de emisión del conocimiento de embarque;
- j) La firma del porteador o de la persona que actúe en su nombre;
- k) El flete, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario;
- l) La declaración mencionada en el párrafo 3 del artículo 23;
- m) La declaración, si procede, de que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubierta;
- n) La fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el puerto de descarga, si en ello han convenido expresamente las partes; y
- o) Todo límite o límites superiores de responsabilidad que se hayan pactado de conformidad con el párrafo 4 del artículo 6.

2. Una vez cargadas las mercancías a bordo, el porteador emitirá un conocimiento de embarque "embarcado" al cargador, si éste lo solicita, en el cual, además de los datos requeridos en virtud del párrafo 1 de este artículo, se consignará que las mercancías se encuentran a bordo de un buque o de unos buques determinados y se indicará la fecha o las fechas en que se haya efectuado la carga. Si el porteador ha emitido anteriormente un conocimiento de embarque u otro título representativo de cualquiera de esas mercancías al cargador, éste, si el porteador lo solicita, devolverá dicho documento a cambio de un conocimiento de embarque "embarcado". Cuando el cargador solicite un conocimiento de embarque "embarcado", el porteador podrá, para atender a esa solicitud, modificar cualquier documento emitido anteriormente si, con las modificaciones introducidas, dicho documento contiene toda la información que debe constar en un conocimiento de embarque "embarcado" .

3. La omisión en el conocimiento de embarque de uno o varios de los datos a que se refiere este artículo no afectará a la naturaleza jurídica del documento como conocimiento de embarque, a condición, no obstante, de que se ajuste a los requisitos enunciados en el párrafo 7 del artículo 1.

Artículo 16. Conocimientos de embarque: reservas y valor probatorio

1. Si el conocimiento de embarque contiene datos relativos a la naturaleza general, las marcas principales, el número de bultos o piezas, el peso o la cantidad de las mercancías y el porteador o la persona que emite el conocimiento de embarque en su nombre sabe o tiene motivos razonables para sospechar que esos datos no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado a su cargo o, en caso de haberse emitido un conocimiento de embarque "embarcado", las mercancías que efectivamente ha cargado, o si no ha tenido medios razonables para verificar esos datos, el porteador o esa persona incluirá en el conocimiento de embarque una reserva en la que se especifiquen esas inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos.

2. Si el porteador o la persona que emite el conocimiento de embarque en su nombre no hace constar en ese conocimiento el estado aparente de las mercancías, se considerará que ha indicado en el conocimiento de embarque que las mercancías estaban en buen estado aparente.

3. Salvo en lo concerniente a los datos acerca de los cuales se haya hecho una reserva autorizada en virtud del párrafo 1 de este artículo y en la medida de tal reserva:

a) El conocimiento de embarque establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha tomado a su cargo o, en caso de haberse emitido un conocimiento de embarque "embarcado", ha cargado las mercancías tal como aparecen descritas en el conocimiento de embarque; y

b) No se admitirá al porteador la prueba en contrario si el conocimiento de embarque ha sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que ha procedido de buena fe basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en ese conocimiento.

4. El conocimiento de embarque en el que no se especifique el flete o no se indique de otro modo que el flete ha de ser pagado por el consignatario, conforme a lo dispuesto en el apartado k) del párrafo 1 del artículo 15, o en el que no se especifiquen los pagos por demoras en el puerto de carga que deba hacer el consignatario, establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el consignatario no ha de pagar ningún flete ni demoras. Sin embargo, no se admitirá al porteador la prueba en contrario cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que haya procedido de buena fe basándose en la falta de tal indicación en el conocimiento de embarque.

Artículo 17. Garantías proporcionadas por el cargador

1. Se considerará que el cargador garantiza al porteador la exactitud de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso y cantidad que haya proporcionado para su inclusión en el conocimiento de embarque. El cargador indemnizará al porteador de los perjuicios resultantes de la inexactitud de esos datos. El cargador seguirá siendo responsable aun cuando haya transferido el conocimiento de embarque. El derecho del porteador a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del contrato de transporte marítimo respecto de cualquier persona distinta del cargador.

2. La carta de garantía o el pacto en virtud de los cuales el cargador se comprometa a indemnizar al porteador de los perjuicios resultantes de la emisión de un conocimiento de embarque por el porteador o por una persona que actúe en su nombre, sin hacer ninguna reserva acerca de los datos proporcionados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque o acerca del estado aparente de las mercancías, no surtirán efecto respecto de un tercero, incluido un consignatario, al que se haya transferido el conocimiento de embarque.

3. Esa carta de garantía o pacto serán válidos respecto del cargador, a menos que el porteador o la persona que actúe en su nombre, al omitir la reserva a que se refiere el párrafo 2 de este artículo, tenga la intención de perjudicar a un tercero, incluido un consignatario, que actúe basándose en la descripción de las mercancías que figura en el conocimiento de embarque. En ese caso, si la reserva omitida se refiere a datos proporcionados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, el porteador no tendrá derecho a ser indemnizado por el cargador en virtud del párrafo 1 de este artículo.

4. En caso de fraude intencional, a que se refiere el párrafo 3 de este artículo, el porteador será responsable, sin poder acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en el presente Convenio, de los perjuicios que haya sufrido un tercero, incluido un consignatario, por haber actuado basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en el conocimiento de embarque.

Artículo 18. Documentos distintos del conocimiento de embarque

Cuando el porteador emita un documento distinto del conocimiento de embarque para que haga prueba del recibo de las mercancías que hayan de transportarse, ese documento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que se ha celebrado el contrato de transporte marítimo y de que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías tal como aparecen descritas en ese documento.

PARTE V. RECLAMACIONES Y ACCIONES

Artículo 19. Aviso de pérdida, daño o retraso

1. A menos que el consignatario dé por escrito al porteador aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza de la pérdida o el daño, a más tardar el primer día laborable siguiente al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, el hecho de haberlas puesto en poder del consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el documento de transporte o, si no se hubiere emitido ese documento, en buen estado.

2. Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes, las disposiciones del párrafo 1 de este artículo se aplicarán igualmente si no se da aviso por escrito dentro de un plazo de 15 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.

3. Si el estado de las mercancías ha sido objeto, en el momento en que se han puesto en poder del consignatario, de un examen o inspección conjuntos por las partes, no se

requerirá aviso por escrito de la pérdida o el daño que se hayan comprobado con ocasión de tal examen o inspección.

4. En caso de pérdida o daño, ciertos o presuntos, el porteador y el consignatario se darán todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.

5. No se pagará ninguna indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, a menos que se haya dado aviso por escrito al porteador dentro de un plazo de 60 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.

6. Si las mercancías han sido entregadas por un porteador efectivo, todo aviso que se dé al porteador efectivo en virtud de este artículo tendrá el mismo efecto que si se hubiera dado al porteador, y todo aviso que se dé al porteador tendrá el mismo efecto que si se hubiera dado al porteador efectivo.

7. Si el porteador o el porteador efectivo no dan por escrito al cargador aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, dentro de un plazo de 90 días consecutivos contados desde la fecha en que se produjo tal pérdida o daño o desde la fecha de entrega de las mercancías de conformidad con el párrafo 2 del artículo 4, si esta fecha es posterior, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el porteador o el porteador efectivo no ha sufrido pérdida o daño causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes.

8. A los efectos de este artículo, se considerará que el aviso dado a una persona que actúe en nombre del porteador o del porteador efectivo, incluido el capitán o el oficial que esté al mando del buque, o a una persona que actúe en nombre del cargador, ha sido dado al porteador, al porteador efectivo o al cargador, respectivamente.

Artículo 20. Prescripción de las acciones

1. Toda acción relativa al transporte de mercancías en virtud del presente Convenio prescribirá si no se ha incoado un procedimiento judicial o arbitral dentro de un plazo de dos años.

2. El plazo de prescripción comenzará el día en que el porteador haya entregado las mercancías o parte de ellas o, en caso de que no se hayan entregado las mercancías, el último día en que debieran haberse entregado.

3. El día en que comienza el plazo de prescripción no estará comprendido en el plazo.

4. La persona contra la cual se dirija una reclamación podrá, en cualquier momento durante el plazo de prescripción, prorrogar ese plazo mediante declaración por escrito hecha al reclamante. Ese período podrá ser prorrogado nuevamente mediante otra declaración u otras declaraciones.

5. La acción de repetición que corresponda a la persona declarada responsable podrá ejercitarse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecido en los párrafos anteriores, siempre que se ejercite dentro del plazo fijado por la ley del Estado

en que se incoe el procedimiento. No obstante, ese plazo no podrá ser inferior a 90 días contados desde la fecha en que la persona que ejercite la acción de repetición haya satisfecho la reclamación o haya sido emplazada con respecto a la acción ejercitada contra ella.

Artículo 21. Jurisdicción

1. En todo procedimiento judicial relativo al transporte de mercancías con arreglo al presente Convenio, el demandante podrá, a su elección, ejercitar la acción ante un tribunal que sea competente de conformidad con la ley del Estado en que el tribunal esté situado y dentro de cuya jurisdicción se encuentre uno de los lugares siguientes:

- a) El establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o
- b) El lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o
- c) El puerto de carga o el puerto de descarga; o
- d) Cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte marítimo.

2. a) No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, la acción podrá ejercitarse ante los tribunales de cualquier puerto o lugar de un

Estado Contratante en el que el buque que efectúe el transporte o cualquier otro buque del mismo propietario haya sido embargado de conformidad con las normas aplicables de la legislación de ese Estado y del derecho internacional; sin embargo, en tal caso, el demandante deberá, si lo solicita el demandado, trasladar la acción, a su elección, ante el tribunal de una de las jurisdicciones a que se refiere el párrafo 1 de este artículo para que se pronuncie sobre la reclamación, pero, antes de ese traslado, el demandado deberá prestar fianza bastante para responder de las sumas que pudieran adjudicarse al demandante en virtud de la decisión que recaiga en el procedimiento;

b) El tribunal del puerto o lugar del embargo resolverá toda cuestión relativa a la prestación de la fianza.

3. No podrá incoarse ningún procedimiento judicial en relación con el transporte de mercancías en virtud del presente Convenio en un lugar distinto de los especificados en los párrafos 1 ó 2 de este artículo. Las disposiciones de este párrafo no constituirán obstáculo a la jurisdicción de los Estados Contratantes en relación con medidas provisionales o cautelares.

4. a) Cuando se haya ejercitado una acción ante un tribunal competente en virtud de los párrafos 1 ó 2 de este artículo, o cuando ese tribunal haya dictado fallo, no podrá iniciarse ninguna nueva acción entre las mismas partes y por las mismas causas, a menos que el fallo dictado por el tribunal ante el que se ejercitó la primera acción no sea ejecutable en el país en que se incoe el nuevo procedimiento;

b) A los efectos de este artículo, las medidas encaminadas a obtener la ejecución de un fallo no se considerarán como inicio de una nueva acción;

c) A los efectos de este artículo, el traslado de una acción a otro tribunal del mismo país o al tribunal de otro país, de conformidad con el apartado a) del párrafo 2 de este artículo, no se considerará como inicio de una nueva acción.

5. No obstante lo dispuesto en los párrafos anteriores, surtirá efecto todo acuerdo celebrado por las partes después de presentada una reclamación basada en el contrato de transporte marítimo en el que se designe el lugar en el que el demandante podrá ejercitar una acción.

Artículo 22. Arbitraje

1. Con sujeción a lo dispuesto en este artículo, las partes podrán pactar por escrito que toda controversia relativa al transporte de mercancías en virtud del presente Convenio sea sometida a arbitraje.

2. Cuando el contrato de fletamento comprenda una estipulación según la cual las controversias que surjan en relación con ese contrato serán sometidas a arbitraje y un conocimiento de embarque emitido en cumplimiento del contrato de fletamento no contenga cláusula expresa por la que se establezca que esa estipulación será obligatoria para el tenedor del conocimiento, el porteador no podrá invocar la estipulación contra el tenedor que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.

3. El procedimiento arbitral se incoará, a elección del demandante, en uno de los lugares siguientes:

a) Un lugar situado en un Estado en cuyo territorio se encuentre:

i) El establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o

ii) El lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o

iii) El puerto de carga o el puerto de descarga; o

b) Cualquier lugar designado al efecto en la cláusula compromisoria o el compromiso de arbitraje.

4. El árbitro o el tribunal arbitral aplicará las normas del presente Convenio . 5. Las disposiciones de los párrafos 3 y 4 de este artículo se considerarán incluidas en toda cláusula compromisoria o compromiso de arbitraje y cualquier estipulación de tal cláusula o compromiso que sea incompatible con ellas será nula y sin efecto.

6. Ninguna de las disposiciones del presente artículo afectará a la validez del compromiso de arbitraje celebrado por las partes después de presentada la reclamación basada en el contrato de transporte marítimo.

PARTE VI. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Artículo 23. Estipulaciones contractuales

1. Toda estipulación del contrato de transporte marítimo, del conocimiento de embarque o de cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo será nula y sin efecto en la medida en que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones del presente Convenio. La nulidad de esa estipulación no afectará a la validez de las demás disposiciones del contrato o documento que la incluya. Será nula y sin efecto la cláusula por la que se ceda el beneficio del seguro de las mercancías al porteador o cualquier cláusula análoga.
2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo, el porteador podrá aumentar la responsabilidad y las obligaciones que le incumben en virtud del presente Convenio.
3. Cuando se emita un conocimiento de embarque o cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, deberá incluirse en él una declaración en el sentido de que el transporte está sujeto a las disposiciones del presente Convenio que anulan toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del cargador o del consignatario.
4. Cuando el titular de las mercancías haya sufrido perjuicios como consecuencia de una estipulación que sea nula y sin efecto en virtud de este artículo, o como consecuencia de la omisión de la declaración mencionada en el párrafo 3 de este artículo, el porteador pagará una indemnización de la cuantía necesaria para resarcir al titular, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, de toda pérdida o todo daño de las mercancías o del retraso en la entrega. Además, el porteador pagará una indemnización por los gastos que haya efectuado el titular para hacer valer su derecho; sin embargo, los gastos efectuados para ejercitar la acción a que da derecho la disposición anterior se determinarán de conformidad con la ley del Estado en que se incoe el procedimiento.

Artículo 24. Avería gruesa

1. Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de las disposiciones relativas a la liquidación de la avería gruesa contenidas en el contrato de transporte marítimo o en la legislación nacional
2. Con excepción del artículo 20, las disposiciones del presente Convenio relativas a la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías determinarán también si el consignatario puede negarse a contribuir a la avería gruesa y si el porteador está obligado a resarcir al consignatario de su contribución a la avería gruesa o al salvamento.

Artículo 25. Otros convenios

1. El presente Convenio no modificará los derechos ni las obligaciones del porteador, del porteador efectivo y de sus empleados y agentes establecidos en los convenios internacionales o en las leyes nacionales que se refieran a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima.

2. Las disposiciones de los artículos 21 y 22 del presente Convenio no impedirán la aplicación de las disposiciones imperativas de cualquier otro convenio multilateral que esté en vigor en la fecha del presente Convenio, relativas a las cuestiones tratadas en dichos artículos, siempre que el litigio surja únicamente entre partes que tengan sus establecimientos principales en Estados partes en ese otro convenio. No obstante, este párrafo no afectará a la aplicación del párrafo 4 del artículo 22 del presente Convenio.

3. No se incurrirá en responsabilidad en virtud de las disposiciones del presente Convenio por el daño ocasionado por un incidente nuclear si el explotador de una instalación nuclear es responsable de ese daño:

a) En virtud de la Convención de París de 29 de julio de 1960 sobre responsabilidad de terceros en materia de energía nuclear, enmendada por el Protocolo Adicional de 28 de enero de 1964, o de la Convención de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares, de 21 de mayo de 1963; o

b) En virtud de las leyes nacionales que regulen la responsabilidad por daños de esta naturaleza, a condición de que esas leyes sean tan favorables en todos sus aspectos a las personas que puedan sufrir tales daños como la Convención de París o la Convención de Viena.

4. No se incurrirá en responsabilidad en virtud de las disposiciones del presente Convenio por la pérdida, el daño o el retraso en la entrega del equipaje de que sea responsable el porteador en virtud de un convenio internacional o de una ley nacional relativo al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje.

5. Las disposiciones del presente Convenio no impedirán la aplicación por los Estados Contratantes de cualquier otro convenio internacional que esté vigente en la fecha del presente Convenio y que se aplique con carácter obligatorio a los contratos de transporte de mercancías ejecutados principalmente por un modo de transporte distinto del marítimo. Esta disposición se aplicará también a las revisiones o enmiendas ulteriores de ese convenio internacional.

Artículo 26. Unidad de cuenta

1. La unidad de cuenta a que se refiere el artículo 6 del presente Convenio es el derecho especial de giro tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades mencionadas en el artículo 6 se convertirán en la moneda nacional de un Estado según el valor de esa moneda en la fecha del fallo o en la fecha acordada por las partes. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará según el método de evaluación aplicado en la fecha de que se trate por el Fondo Monetario Internacional en sus operaciones y transacciones. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la manera que determine ese Estado.

2. No obstante, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del párrafo 1 de este artículo podrán, en el momento de la firma o en el momento de la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, o en cualquier momento posterior, declarar que los límites de

responsabilidades establecidos en el presente Convenio que serán aplicables en sus territorios se fijarán en: 12,500 unidades monetarias por bulto u otra unidad de carga transportada o 37,5 unidades monetarias por kilogramo de peso bruto de las mercancías.

3. La unidad monetaria a que se refiere el párrafo 2 de este artículo corresponde a sesenta y cinco miligramos y medio de oro de novecientas milésimas. La conversión en moneda nacional de las cantidades indicadas en el párrafo 2 se efectuará de conformidad con la legislación del Estado interesado.

4. El cálculo mencionado en la última frase del párrafo 1 y la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo se efectuarán de manera que, en lo posible, expresen en la moneda nacional del Estado Contratante el mismo valor real que en el artículo 6 se expresa en unidades de cuenta. Los Estados Contratantes comunicarán al depositario su método de cálculo de conformidad con el párrafo 1 de este artículo o el resultado de la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo, según el caso, en el momento de la firma o al depositar sus instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, o al ejercer la opción establecida en el párrafo 2 de este artículo y cada vez que se produzca un cambio en el método de ese cálculo o en el resultado de esa conversión.

PARTE VII CLAUSULAS FINALES

Artículo 27. Depositario

El Secretario General de las Naciones Unidas queda designado depositario del presente Convenio.

Artículo 28. Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1. El presente Convenio estará abierto a la firma de todos los Estados hasta el 30 de abril de 1979 en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York.

2. El presente Convenio estará sujeto a ratificación, aceptación o aprobación por los Estados signatarios.

3. Después del 30 de abril de 1979, el presente Convenio estará abierto a la adhesión de todos los Estados que no sean Estados signatarios.

4. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación y adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo 29. Reservas

No se podrán hacer reservas al presente Convenio.

Artículo 30. Entrada en vigor

1. El presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya sido depositado el vigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

2. Para cada Estado que llegue a ser Estado Contratante en el presente Convenio después de la fecha en que se haya depositado el vigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, el Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya sido depositado el instrumento pertinente en nombre de ese Estado.

3. Cada Estado Contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los contratos de transporte marítimo que se celebren en la fecha de entrada en vigor del Convenio respecto de ese Estado o después de esa fecha.

Artículo 31. Denuncia de otros convenios

1. Al pasar a ser Estado Contratante en el presente Convenio, todo Estado parte en el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (Convenio de 1924), notificará al Gobierno de Bélgica, en calidad de depositario del Convenio de 1924, su denuncia de dicho Convenio declarando que ésta surtirá efecto a partir de la fecha en que el presente Convenio entre en vigor respecto de ese Estado.

2. Cuando el presente Convenio haya entrado en vigor de conformidad con el párrafo 1 del artículo 30, el depositario del presente Convenio notificará al Gobierno de Bélgica, en calidad de depositario del Convenio de 1924, la fecha de esa entrada en vigor y los nombres de los Estados Contratantes respecto de los cuales el Convenio haya entrado en vigor.

3. Las disposiciones de los párrafos 1 y 2 de este artículo se aplicarán, según corresponda, a los Estados partes en el Protocolo firmado el 23 de febrero de 1968 por el que se modifica el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924.

4. No obstante lo dispuesto en el artículo 2 del presente Convenio, a los efectos del párrafo 1 de este artículo todo Estado Contratante podrá, si lo considera conveniente, retrasar la denuncia del Convenio de 1924 y del Convenio de 1924 modificado por el Protocolo de 1968 durante un plazo máximo de cinco años contados desde la fecha de entrada en vigor del presente Convenio. En tal caso, notificará su intención al Gobierno de Bélgica. Durante ese período de transición, aplicará el presente Convenio, con exclusión de cualquier otro, respecto de los Estados Contratantes.

Artículo 32. Revisión y enmienda

1. El depositario convocará una conferencia de los Estados Contratantes en el presente Convenio para revisarlo o enmendarlo si lo solicita un tercio, Por lo menos de los Estados Contratantes. 2. Se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio se aplica al Convenio enmendado.

Artículo 33. Revisión de las cuantías de limitación y de la unidad de cuenta o de la unidad monetaria

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 32, el depositario convocará una conferencia, de conformidad con el párrafo 2 de este artículo, con el único fin de modificar las cuantías especificadas en el artículo 6 y en el párrafo 2 del artículo 26 o de sustituir una de las unidades definidas en los párrafos 1 y 3 del artículo 26, o ambas, por otras unidades. Sólo si se produce un cambio importante en su valor real se modificarán esas cuantías.
2. El depositario convocará una conferencia de revisión cuando lo solicite una cuarta parte, por lo menos, de los Estados Contratantes.
3. Toda decisión de la Conferencia será adoptada por mayoría de dos tercios de los Estados participantes. El depositario comunicará la enmienda a todos los Estados Contratantes para su aceptación y a todos los Estados signatarios del Convenio para su información.
4. Toda enmienda adoptada entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde su aceptación por dos tercios de los Estados Contratantes. La aceptación se efectuará mediante el depósito de un instrumento formal a tal efecto en poder del depositario.
5. Después de la entrada en vigor de una enmienda, todo Estado Contratante que la haya aceptado tendrá derecho a aplicar el Convenio enmendado en sus relaciones con los Estados Contratantes que no hayan notificado al depositario, en el plazo de seis meses contados desde la adopción de la enmienda, que no se consideran obligados por esa enmienda.
6. Se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio se aplica al Convenio enmendado.

Artículo 34. Denuncia

1. Todo Estado Contratante podrá denunciar el presente Convenio en cualquier momento mediante notificación hecha por escrito al depositario.
2. La denuncia surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario. Cuando en la notificación se establezca un plazo más largo, la denuncia surtirá efecto a la expiración de ese plazo, contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario.

HECHO en Hamburgo, el día treinta y uno de marzo de mil novecientos setenta y ocho, en un solo original, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio,

Consenso de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías

Queda entendido que la responsabilidad del porteador en virtud del presente Convenio se basa en el principio de la presunción de culpa o negligencia. Esto significa que, por regla general, la carga de la prueba recae en el porteador, pero que, en ciertos casos, las disposiciones del Convenio modifican esa regla.

CONVENIOS SOBRE TRANSPORTE MARÍTIMO¹

<i>Título de la Convención</i>	<i>Fecha de entrada en vigor o Condiciones para la entrada en vigor</i>	<i>Estados Contratantes</i>
Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, 1974	Entró en vigor el 6 de octubre de 1983	Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Bangladesh, Barbados, Bélgica, Benin, Bulgaria, Burkina Faso, Cabo Verde, Camerún, Chile, China, Congo, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Cuba, Dinamarca, Egipto, Eslovaquia, España, Etiopía, Federación de Rusia, Filipinas, Finlandia, Francia, Gabón, Gambia, Ghana, Guatemala, Guinea, Guyana, Honduras, India, Indonesia, Iraq, Italia, Jamaica, Jordania, Kenya, Kuwait, Líbano, Madagascar, Malasia, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, México, Mozambique, Níger, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Pakistán, Perú, Portugal, Qatar, Reino Unido, República Centroafricana, República Checa, República de Corea, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rumania, Senegal, Sierra Leona, Somalia, Sri Lanka, Sudán, Suecia, Togo, Trinidad y Tabago, Túnez, Uruguay, Venezuela, Yugoslavia, Zambia. (78)
Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Reglas de Hamburgo)	Entró en vigor en 1 de noviembre de 1992	Austria, Barbados, Botswana, Burkina Faso, Burundi, rún, Chile, Egipto, Gambia, Georgia, Guinea, Hungría, Jordania, Kenya, Líbano, Lesotho, Malawi, Marruecos, Nigeria, República Checa, República Unida de Tanzania, Rumania, Senegal, Sierra Leona, San Vicente y las Granadinas, Túnez, Uganda, Zambia. (28)

¹ Fuente: Para la situación oficial actual de estas convenciones, véase www.un.org/law/

Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Internacional Combinado de Mercancías, 1980	Todavía no ha entrado en vigor – requiere 30 partes contratantes	Burundi, Chile, Georgia, Líbano, Malawi, Marruecos, México, Rwanda, Senegal, Zambia. (10)
Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Matriculación de Embarcaciones, 1986	Todavía no ha entrado en vigor – requiere 40 partes contratantes con al menos 25% del tonelaje mundial con arreglo al anexo III del Convenio	Bulgaria, Côte d'Ivoire, Egipto, Georgia, Ghana, Haití, Hungría, Iraq, Jamahiriya Árabe Libia, México, Omán. (11)
Convenio Internacional sobre los Privilegios y las Hipotecas Marítimas, 1993	Todavía no ha entrado en vigor – requiere 10 partes contratantes	España, Federación de Rusia, Mónaco, San Vicente y las Granadinas, Túnez, Vanuatu. (6)
Convenio internacional relativo al embargo preventivo de buques, 1999	Todavía no ha entrado en vigor – requiere 10 partes contratantes	Bulgaria, España, Estonia, Letonia (4)